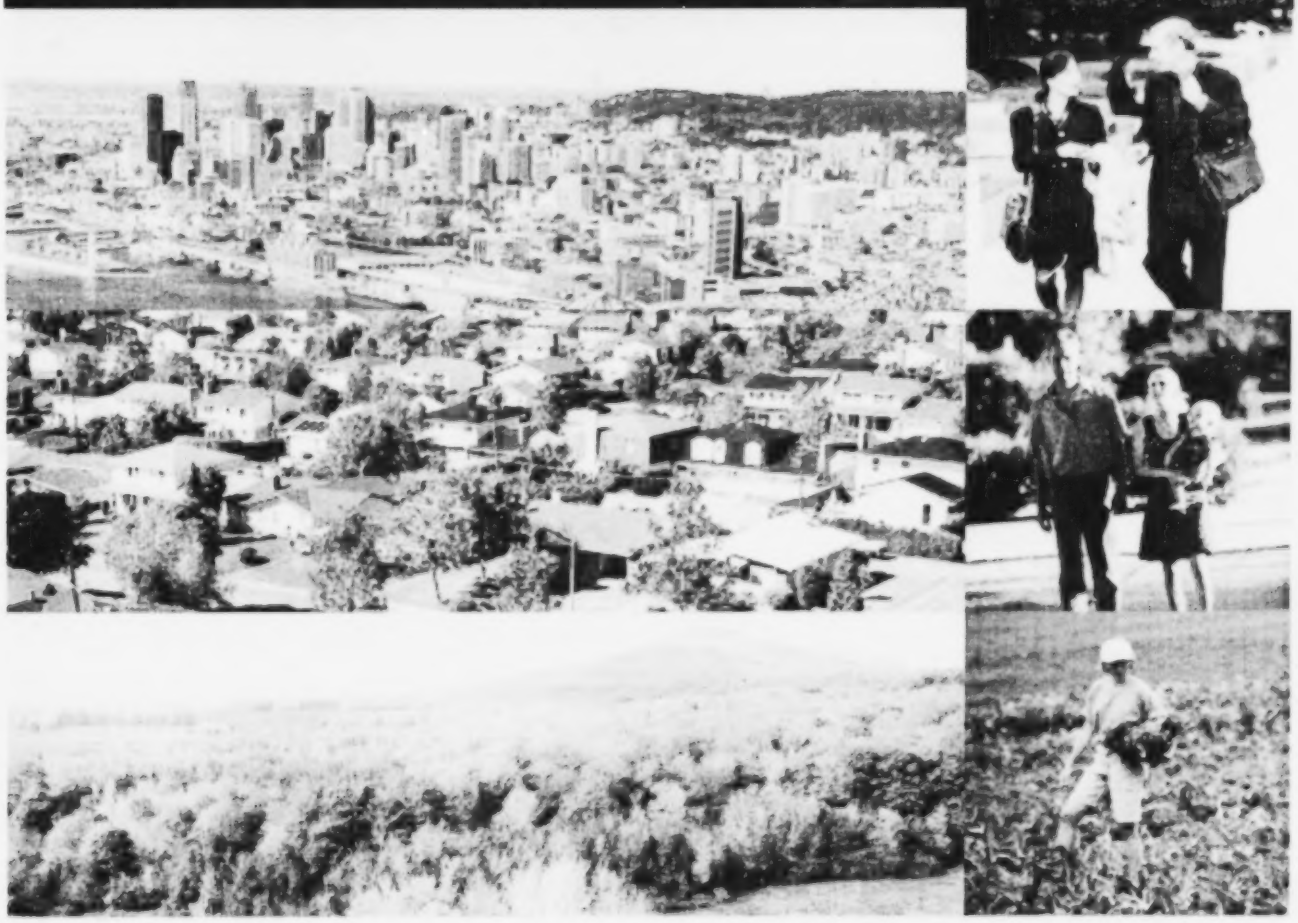
Une vision d'action commune

CADRE D'AMÉNAGEMENT ET ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES



Région métropolitaine de Montréal 2001-2021 juin 2001

Québec

Édition réalisée par le
Sous-ministériat aux politiques et
à la concertation métropolitaine
du ministère des Affaires municipales et de la Métropole

La reproduction partielle ou totale est autorisée à condition de mentionner la source.

Dépôt légal - juin 2001
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISBN 2-550-37847-4

© Gouvernement du Québec - 2001

Mot de la ministre

La création de la Communauté métropolitaine de Montréal en 2000 a constitué un jalon majeur du développement de la métropole. Cette dernière devient désormais partenaire privilégié du gouvernement en matière d'aménagement et de développement du territoire. L'élaboration du schéma d'aménagement et de développement qu'elle entreprend fournit au gouvernement l'occasion de préciser et de faire connaître ses orientations en matière d'aménagement du territoire. Ces orientations revêtent une importance considérable tant pour le gouvernement que pour l'agglomération métropolitaine de Montréal.

Le Cadre d'aménagement est transmis à la Communauté métropolitaine et aux MRC voisines indiquant les orientations que le gouvernement, ses ministères et mandataires ainsi que les organismes publics entendent poursuivre en matière d'aménagement, conformément à l'article 128 de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal* (2000, c. 34). Ces orientations que le gouvernement transmet à la Communauté métropolitaine de Montréal s'inspirent de celles qui ont déjà été communiquées au milieu municipal depuis 1994 ainsi que de celles qui ont été retenues par le Conseil des ministres à l'égard de la métropole.

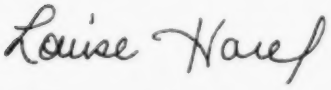
Les orientations du Cadre d'aménagement découlent d'une vision de l'avenir sur un horizon de vingt ans. À cause de son importance au sein du Québec et en raison de sa vocation économique nord-américaine et internationale, les mesures nécessaires doivent être prises afin que la croissance territoriale de l'agglomération métropolitaine de Montréal soit planifiée suivant une approche globale et à plus long terme. Une invitation est ainsi lancée à la Communauté métropolitaine de Montréal d'entraîner l'agglomération métropolitaine sur la voie d'un développement durable.

De plus, le Conseil des ministres a entériné le Cadre d'aménagement à titre de cadre de référence pour l'ensemble des ministères et mandataires gouvernementaux intervenant en aménagement du territoire. Ainsi, le gouvernement se lie désormais à un cadre d'aménagement exprimant pour la région métropolitaine un projet mobilisateur pour les ministères, les organismes gouvernementaux et les municipalités et qui contribuera à assurer la cohérence de leurs interventions sur le territoire de la région métropolitaine.

Comme forme d'organisation de l'espace, le Cadre d'aménagement s'appuie sur des tendances polycentriques déjà à l'œuvre et assure une solidarité et une prise en compte des forces de la métropole en vue d'une plus grande croissance économique. Le Cadre d'aménagement met également l'accent sur l'importance de protéger et de mettre en valeur les grands espaces naturels ainsi que les potentiels agricoles de son territoire. De plus, le gouvernement affirme son choix en ce qui a trait à une organisation de l'espace qui favorise l'utilisation optimale des infrastruc ures de transport en commun dans un objectif de développement durable et d'amélioration de la qualité environnementale.

Le but ultime du Cadre d'aménagement est d'offrir à la communauté un projet rassembleur qui permettra de positionner la région métropolitaine parmi les grandes agglomérations de qualité dans le monde.

La ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole,



LOUISE HAREL

106-02848/

« Et nous estans sus ladicte montaigne, eusmes veue et congnoissance
de plus de trente lieues, à l'envyron d'icelle; dont il y a, vers le nort,
une rangée de montaignes, qui sont est et ouaist gisantes, et autant devers le su.
Entre lesquelles montaignes est la terre, la plus belle qu'il soit possible de veoyr,
labourable, unye et plaine. Et par le meilleu desdictes terres,
voyons ledict fleuve... »

Jacques Cartier, le 3 octobre 1535

TABLE DES MATIÈRES

Liste des tableaux x

Liste des graphiques x

Liste des cartes xi

Liste des sigles et des acronymes xii

Introduction 1

Un cadre d'aménagement pour assurer le développement cohérent de la région métropolitaine 3

Un cadre d'aménagement qui s'appuie sur le principe du développement durable 3

Un nouveau partenaire du gouvernement : la Communauté métropolitaine de Montréal 4

Le Cadre d'aménagement : une entente de partenariat entre le gouvernement et la Communauté métropolitaine de Montréal 4

Le Cadre d'aménagement dans le contexte historique de planification métropolitaine : l'urgence d'agir 5

Le mandat confié au Comité interministériel et la démarche d'élaboration du Cadre d'aménagement . 6

Le territoire d'application du Cadre d'aménagement 6

Présentation du rapport 7

Première partie : Présentation générale de la région métropolitaine 9

Le territoire 11

Le profil socio-économique 11
- a) La population et les ménages 11
- b) L'âge de la population 13
- c) La composition des ménages 13
- d) Le revenu des ménages et leur mode d'occupation résidentielle 14
- e) La mobilité résidentielle 15
- f) L'immigration 16
- g) La défavorisation 17

Les projections démographiques 17
- a) La population et les ménages 17
- b) Le vieillissement de la population 19
- c) L'immigration dans la RMRM 21

La croissance prévue dans les MRC voisines de la RMRM 21

L'économie et l'emploi 24
- a) Le secteur primaire 24
- b) Le secteur secondaire 24
- c) Le secteur tertiaire 25
- d) Les pôles économiques à caractère international ... 25

Le transport des marchandises 26
- a) Le Québec à l'heure de la libéralisation des échanges 26
- b) La région de Montréal : carrefour des réseaux de transport 26

Le transport et les déplacements des personnes 27
- a) La distribution modale des déplacements 27
- b) La motorisation des ménages 28
- c) La desserte par transport collectif des principaux pôles d'emploi 29

Les composantes du territoire 30
- a) L'utilisation du sol 30
- b) Les espaces industriels et commerciaux 32
- c) La densité résidentielle 32
- d) Les terrains vacants 32
- e) Les terrains contaminés 33

La zone et les activités agricoles 34

Les milieux naturels 36
- a) Les espaces verts, la forêt et les milieux humides .. 36
- b) Les espaces bleus métropolitains 37
- c) Les aires protégées 38

Les infrastructures et les équipements métropolitains 39

Deuxième partie : Problématique générale 41

Le contexte : une métropole en expansion 43

La consolidation d'une structure polycentrique 44

Montréal : une métropole qui progresse lentement face au reste de l'Amérique du Nord et du monde 45

La problématique d'aménagement dans la région métropolitaine 47

1. L'absence d'une vision commune du développement résultant d'une gestion fragmentée du territoire 47
   - 1.1 Une multitude d'entités administratives dans la région 47
   - 1.2 Le défi de l'harmonisation des planifications stratégiques en matière de développement 47

2. Une urbanisation coûteuse et non planifiée à l'échelle métropolitaine 48
   - 2.1 La perte de terres agricoles 48
   - 2.2 La perte d'espaces naturels et l'inaccessibilité aux milieux riverains 48
   - 2.3 Des terrains contaminés qui freinent le développement du centre 49
   - 2.4 Une offre de nouveaux équipements en périphérie, alors que ceux du centre ne sont pas optimisés ... 50

2.5 La congestion : une hausse de la motorisation combinée à une baisse de l'utilisation du transport en commun 51
2.6 Une détérioration de l'environnement par suite de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre 56
2.7 Une nécessaire amélioration des quartiers anciens du centre de l'agglomération 57
2.8 Des disparités socio-économiques dans la région métropolitaine 59

La nécessité d'une vision commune à l'échelle métropolitaine pour assurer la cohérence des interventions d'aménagement et de développement 60

Troisième partie : L'énoncé de vision gouvernementale en matière d'aménagement et de développement et le concept d'organisation spatiale 61

Pour une métropole solidaire, attrayante, compétitive et viable 63

Un énoncé de vision pour l'aménagement du territoire .. 64
Mission sociale 64
Mission éducative et culturelle 64
Mission économique et environnementale 65
Mission de gouverne et de justice 66

Le concept d'organisation spatiale 67

Un concept fondé sur neuf éléments articulés autour du principe du développement durable 67
1. Un centre d'agglomération dynamique et des quartiers centraux pouvant être revitalisés au cœur de la région métropolitaine 68
2. Six pôles économiques prioritaires où sont concentrées les activités internationales à renforcer et sur lesquels le développement économique métropolitain peut prendre appui 68
3. Une couronne périurbaine entourant le centre d'agglomération, lieu d'interface entre la trame urbaine, la zone agricole et les grands bassins 68
4. Un axe industriel est-ouest comprenant les pôles Saint-Laurent / Dorval, Centre-ville et Anjou / Mercier qui doivent être mis en réseau et desservis par un service de transport efficace 69
5. Un axe de services nord-sud reliant des pôles prioritaires et des pôles secondaires à mettre en réseau et à développer en fonction de leurs infrastructures de transport en commun 69
6. Une zone agricole occupant 54 % du territoire de la RMRM qu'il faut protéger et mettre en valeur .. 69
7. Un réseau accessible d'espaces verts et de grands bassins à protéger et à mettre en valeur 70
8. Un réseau d'agglomérations urbaines de recensement situées au pourtour extérieur de la RMRM soutenant la métropole sur le plan du développement économique et urbain et qui regroupera près de 338 000 personnes en 2021 70
9. Une couronne champêtre à l'extérieur de la RMRM dont le caractère naturel et culturel et le potentiel touristique sont à planifier, à protéger et à mettre en valeur 71

Quatrième partie : Les orientations et les attentes du gouvernement envers la Communauté métropolitaine de Montréal 73

Première préoccupation : *Une stratégie d'urbanisation visant à limiter les coûts des infrastructures et équipements collectifs dans la RMRM et en dehors de la RMRM* 76

Les orientations gouvernementales 76
Rappel du problème 76
Les enjeux 76
Les préoccupations ministérielles 76
Les attentes gouvernementales à l'égard de la Communauté métropolitaine de Montréal 78
Soutien et engagements gouvernementaux 79

Deuxième préoccupation : *Une urbanisation et des types d'habitation contribuant à assurer une composition sociale diversifiée* 82

L'orientation gouvernementale 82
Rappel du problème 82
L'enjeu 82
Les préoccupations gouvernementales 82
Les attentes gouvernementales à l'égard de la Communauté métropolitaine de Montréal 83
Soutien et engagements gouvernementaux 83

Troisième préoccupation : *Une amélioration de la qualité de vie dans les quartiers anciens ou vétustes* 84

L'orientation gouvernementale 84
Rappel du problème 84
Les enjeux 84
Les préoccupations gouvernementales 84
Les attentes gouvernementales à l'égard de la Communauté métropolitaine de Montréal 85
Soutien et engagements gouvernementaux 85

Quatrième préoccupation : *Un renforcement des pôles économiques contribuant à maintenir la compétitivité de la métropole sur le plan international* 87

L'orientation gouvernementale 87

Rappel du problème 87

Les enjeux 87

Les préoccupations gouvernementales 88

Les attentes gouvernementales à l'égard de la Communauté métropolitaine de Montréal 88

Soutien et engagements gouvernementaux 89

Cinquième préoccupation : *Une planification des équipements et des infrastructures publics de transport visant la consolidation des zones urbaines existantes et des pôles économiques majeurs ainsi que la réduction des gaz à effet de serre* 91

L'orientation gouvernementale 91

Rappel du problème 91

Les enjeux 92

Les préoccupations gouvernementales 92

Les attentes gouvernementales à l'égard de la Communauté métropolitaine de Montréal 93

Soutien et engagements gouvernementaux 94

Sixième préoccupation : *La protection et la mise en valeur de la zone et de l'économie agricoles* 96

L'orientation gouvernementale 96

Rappel du problème 96

Les enjeux 96

Les préoccupations gouvernementales 96

Les attentes gouvernementales à l'égard de la Communauté métropolitaine de Montréal 97

Soutien et engagements gouvernementaux 98

Septième préoccupation : *La protection et la mise en valeur des espaces verts et bleus ainsi que la protection du patrimoine et des paysages dans le cadre d'une stratégie à l'échelle métropolitaine* 100

L'orientation gouvernementale 100

Rappel du problème 100

Les enjeux 101

Les préoccupations gouvernementales 101

Les attentes gouvernementales à l'égard de la Communauté métropolitaine de Montréal ... 102

Soutien et engagements gouvernementaux 103

Huitième préoccupation : *La prise en compte des risques de sinistre dans les décisions d'aménagement et de développement économique* 105

L'orientation gouvernementale 105

Rappel du problème 105

Les enjeux 105

Les préoccupations gouvernementales 105

Les attentes gouvernementales à l'égard de la Communauté métropolitaine de Montréal ... 106

Soutien et engagements gouvernementaux 107

Neuvième préoccupation : *L'harmonisation interrégionale des interventions de la CMM, des régions et des MRC voisines dans un esprit de réciprocité et d'alliance stratégique* 109

L'orientation gouvernementale 109

Rappel du problème 109

Les préoccupations gouvernementales 109

Les attentes gouvernementales à l'égard des MRC voisines de la Communauté métropolitaine de Montréal 110

Soutien et engagements gouvernementaux 110

Cinquième partie : Les projets d'équipements et d'infrastructures du gouvernement 111

Les équipements et les services aux personnes 113
a) Le ministère de la Culture et des Communications 113
b) Le ministère de l'Éducation 113
c) Le ministère de la Santé et des Services sociaux . 115
d) La Société immobilière du Québec 120

Les infrastructures de transport 120
a) Le transport routier 122
b) Le transport en commun 126
c) Le transport d'énergie 130

Les équipements de tourisme et de loisir 131

Conclusion 133

Bibliographie 137

Lexique 141

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Évolution de la population selon l'âge, RMRM, 1981-2001 13

Tableau 2 : Typologie des ménages, RMRM, 1996 14

Tableau 3 : Revenu médian des ménages de la RMRM selon leur mode d'occupation résidentielle, 1996 15

Tableau 4 : Évolution du taux de propriétaires dans la RMRM, 1976-1996 15

Tableau 5 : Matrice de mobilité résidentielle interne à la RMRM, 1991-1996 15

Tableau 6 : Croissance de la population et des ménages, RMRM, 2001-2021 18

Tableau 7 : Projection de la population de moins de 24 ans, RMRM, 2001-2021 19

Tableau 8 : Projection de la population âgée de 65 ans et plus, RMRM, 2001-2021 19

Tableau 9: Croissance de la population et des ménages, MRC voisines de la RMRM, 2001-2021 22

Tableau 10 : Distribution modale attendue, selon la distance entre les lieux de résidence et les stations de métro 29

Tableau 11 : Répartition du territoire urbanisé et vacant selon l'affectation, RMRM, 1997 31

Tableau 12 : Superficie des terrains vacants, RMRM, 1997 33

Tableau 13 : Zone agricole décrétée, RMRM, 1996 35

Tableau 14 : Principaux espaces verts naturels et anthropiques, RMRM, 2001 36

Tableau 15 : Croissance de l'emploi, pôles économiques métropolitains, RMRM, 1996-1999 44

Tableau 16 : Construction et agrandissement des bâtiments d'enseignement, RMRM, 1994-2001 51

Tableau 17 : Impact sur la population locale des déplacements automobiles des non-résidants, pointe du matin, 1998 58

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : Répartition de la population et des ménages, RMRM, 2001 12

Graphique 2 : Part relative de la population et des ménages dans la RMRM, 2001 12

Graphique 3 : Répartition de la croissance de la population, RMRM, 2001-2021 18

Graphique 4: Répartition de la croissance des ménages, RMRM, 2001-2021 18

Graphique 5 : Distribution modale des déplacements, RMRM, 1998 28

Graphique 6: Nombre annuel de déplacements en transport collectif par habitant, RMRM, 1998 28

Graphique 7: Caractéristiques de la motorisation des ménages, RMRM, 1998 29

Graphique 8: Part modale du transport collectif à destination des principaux pôles d'emplois de la région métropolitaine, en pointe du matin, 1998 30

Graphique 9 : Évolution des affectations urbaine et agricole du territoire, RMRM, 1981-1996 43

Graphique 10 : Évolution de la population et des ménages, RMRM, 1981-1996 43

Graphique 11 : Évolution de la population, du parc automobile ainsi que des déplacements par automobile et par transport en commun, RMRM, 1987-1998 52

Graphique 12 : Progression prévue des émissions de gaz à effet de serre, par secteur, RMRM, 1990-2026 57

LISTE DES CARTES

Carte 1 : Territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal

Carte 2 : Pôles économiques à caractère international, RMRM

Carte 3 : Identification des grands axes commerciaux et industriels, RMRM

Carte 4 : Densité résidentielle nette, RMRM

Carte 5 : Espaces vacants et urbanisés et zone agricole décrétée, RMRM

Carte 6 : Grands espaces verts et bleus, RMRM

Carte 7 : Localisation des marinas et des quais

Carte 8 : Réseau métropolitain de transport en commun, RMRM

Carte 9 : Réseau stratégique de transport, RMRM

Carte 10 : Surfaces boisées et terres humides en voie d'urbanisation, CMM

Carte 11 : Concept d'organisation spatiale

LISTE DES SIGLES ET DES ACRONYMES

AMT : Agence métropolitaine de transport

CHSLD : Centre hospitalier de soins de longue durée

CIT : Conseil intermunicipal de transport

CLSC : Centre local de services communautaires

CMM : Communauté métropolitaine de Montréal

CPTAQ : Commission de protection du territoire agricole du Québec

CRD : Conseil régional de développement

CRE : Conseil régional de l'environnement

CUM : Communauté urbaine de Montréal

INRS : Institut national de la recherche scientifique

ISQ : Institut de la statistique du Québec

MAMM : Ministère des Affaires municipales et de la Métropole

MAPAQ : Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation

MCC : Ministère de la Culture et des Communications

MENV : Ministère de l'Environnement

MEQ : Ministère de l'Éducation

MRC : Municipalité régionale de comté

MRCI : Ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration

MRN : Ministère des Ressources naturelles

MSP : Ministère de la Sécurité publique

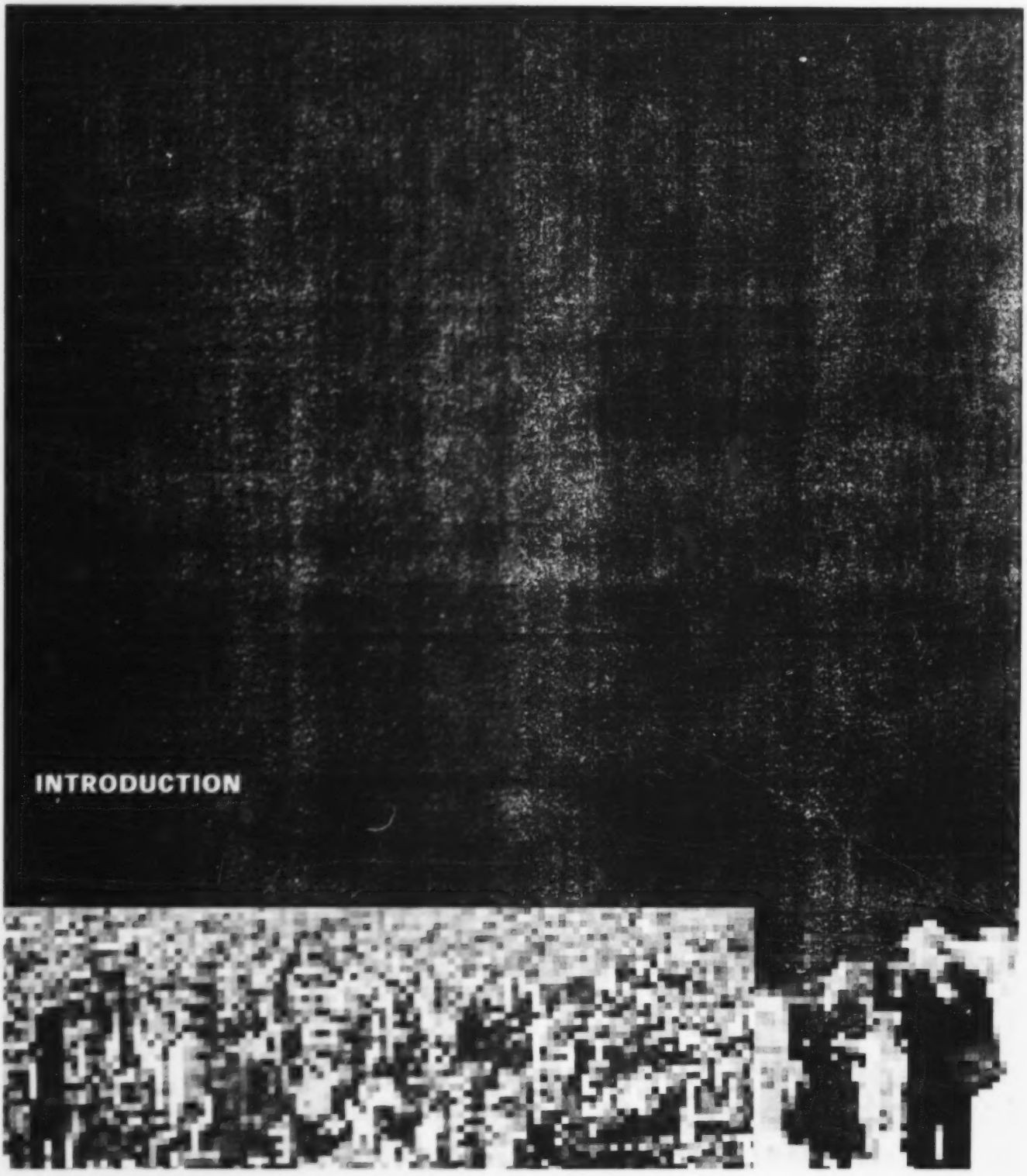
MTQ : Ministère des Transports

RMRM : Région métropolitaine de recensement de Montréal

SIQ : Société immobilière du Québec

STCUM : Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal

STL : Société de transport de Laval



INTRODUCTION

Un cadre d'aménagement pour assurer le développement cohérent de la région métropolitaine

La région métropolitaine de Montréal constitue le principal bassin de population et le plus important centre économique du Québec. Encore, au cours de la dernière décennie, elle a accru sa population de plus de 245 000 personnes, soit une croissance de 7,6 %. Entre 1996 et 1999, quelque 290 000 emplois se sont ajoutés sur le territoire métropolitain. La région de Montréal est déjà très bien positionnée par rapport au reste de l'Amérique du Nord, puisqu'en 2000, elle se classait au 15e rang des grandes agglomérations nord-américaines en ce qui concerne la population.

D'ici 2021, la population de la région augmentera de 9 % et le nombre de ménages de 15 %[1]. Cependant, si l'on en juge par la planification qui a été faite au cours des vingt dernières années, le développement de la région pourrait continuer d'engendrer des coûts économiques, sociaux et environnementaux élevés ainsi qu'un gaspillage de ressources.

En tant que projet à moyen et long terme, le développement harmonieux et durable de la région métropolitaine repose d'abord et avant tout sur une utilisation judicieuse des ressources de son territoire au moyen d'une planification intégrée. Cette planification d'ensemble a comme finalité la protection durable du cadre bâti, des équipements et des infrastructures déjà en place, de la zone agricole et des milieux naturels ainsi que leur mise en valeur au profit des générations futures.

Un cadre de référence pour l'aménagement du territoire de la région métropolitaine s'impose désormais si l'on souhaite tirer profit de la croissance démographique et économique que la région connaîtra tout en assurant une excellente qualité de vie à l'ensemble de sa population ainsi que la protection des ressources de son territoire pour les générations futures. Le Cadre d'aménagement et le schéma d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal constitueront ce cadre de référence. Ces instruments serviront désormais de pièces maîtresses où s'inscrira le contenu d'un projet de développement à long terme pour la région métropolitaine.

Un cadre d'aménagement qui s'appuie sur le principe du développement durable

Pour mener à bien cette vaste opération de planification et d'aménagement de la région métropolitaine, le Cadre d'aménagement **se fonde et s'appuie sur le principe du développement durable**[2]. Il souscrit aux trois objectifs sous-jacents qu'il établit comme principes fondamentaux, à savoir :

- la conservation de l'intégrité écologique et de la diversité biologique du territoire;
- l'amélioration de l'équité entre les individus et entre les générations;
- l'optimisation des interventions en matière de développement dans une perspective de croissance économique et dans le respect des caractéristiques et de la capacité de charge de l'environnement.

L'ensemble de ce document, comprenant un état de situation, une problématique, une vision et des orientations en matière d'aménagement et de développement, constitue la base d'un projet d'avenir proposé par le gouvernement pour la région métropolitaine de Montréal.

Ces éléments se veulent autant de références pour les orientations gouvernementales présentées à la Communauté métropolitaine de Montréal en matière d'aménagement du territoire. Ils répondent également aux préoccupations des ministères et des organismes gouvernementaux.

---

[1] Institut de la statistique du Québec, Scénario A de référence, juin 2000.

[2] Le rapport de la Commission des Nations Unies sur l'environnement et le développement, mieux connu sous le nom de rapport Bruntland, définit le développement durable comme : « Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. » L'Union mondiale pour la conservation de la nature (UMCN), le Fonds mondial pour la nature (WWF) et le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) ont défini, dans la Stratégie de conservation de la nature en 1991, le développement durable comme « le fait d'améliorer les conditions d'existence des communautés humaines, tout en restant dans les limites de la capacité de charge des écosystèmes ».

Guidé par les grands principes du développement durable, de la conservation et de la mise en valeur des ressources, ce projet de développement proposé par le gouvernement implique à son tour des choix d'aménagement. Ces choix se traduisent notamment par une stratégie générale de gestion de l'urbanisation où s'incarnent ces principes de développement durable, laquelle stratégie s'inspire de l'énoncé de vision d'aménagement et du concept d'organisation spatiale présentés dans la troisième partie.

Un nouveau partenaire du gouvernement : la Communauté métropolitaine de Montréal

La publication du livre blanc sur la réorganisation municipale en avril 2000[3] et l'adoption du projet de loi 134 ont introduit un nouvel acteur dans le développement métropolitain : la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Comme l'a souligné le livre blanc :

> « La création, dans les agglomérations où existent actuellement des communautés urbaines, de communautés métropolitaines qui remplaceront ces dernières et auront compétence sur un territoire élargi englobant l'essentiel de la région métropolitaine de recensement, constitue un élément indispensable de la réorganisation municipale. En effet, certains enjeux ne peuvent être pris en charge adéquatement qu'à cette échelle, car ils excèdent les territoires des municipalités locales, même regroupées[4]. »

Le gouvernement du Québec veut soutenir le développement de la région métropolitaine par des actions d'aménagement adéquates et cohérentes. Toutefois, dans un contexte où l'aménagement du territoire est une compétence partagée entre l'État et le monde municipal, le gouvernement ne peut assumer seul l'ensemble de la démarche de planification du territoire dans la région métropolitaine. En même temps, le nombre d'entités municipales – et la diversité de leurs intérêts respectifs – dans la région métropolitaine rend le dialogue difficile entre le gouvernement et la région en la matière. À ce sujet, la création de la Communauté métropolitaine de Montréal apparaît donc un jalon majeur du développement de la région. Cette dernière deviendra désormais la partenaire privilégiée du gouvernement pour intervenir dans le domaine de l'aménagement à l'échelle de la région métropolitaine.

En vertu de sa loi constituante[5], la Communauté métropolitaine de Montréal dispose d'une compétence en matière d'aménagement du territoire et, à ce titre, est tenue d' « élaborer, adopter et de maintenir en vigueur, en tout temps et sur l'ensemble de son territoire, le schéma d'aménagement prévu par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme[6] ».

Le Cadre d'aménagement : une entente de partenariat entre le gouvernement et la Communauté métropolitaine de Montréal

Parce que l'aménagement du territoire est une compétence partagée entre le gouvernement et le milieu municipal, il importe que les entités administratives qui en ont la responsabilité s'entendent sur les objectifs à atteindre et les actions à conduire. À plus forte raison dans le cas d'une région aussi vaste et peuplée que la région métropolitaine de Montréal, cette concertation est indispensable.

Dans le contexte de la réorganisation municipale qu'il a mise en œuvre depuis avril 2000, le gouvernement du Québec entend soutenir la Communauté métropolitaine de Montréal et déployer les moyens d'action voulus afin de contribuer au développement optimal de la région métropolitaine. À cette fin, le Cadre d'aménagement constituera à l'avenir le document de référence et d'échanges en matière d'aménagement entre le gouvernement et la Communauté pour assurer un développement durable de la métropole. C'est à partir de celui-ci que se concrétiseront les volontés publiques en matière d'aménagement du territoire dans la région. Le Cadre d'aménagement remplira trois fonctions dans cette optique.

Tout d'abord, le Cadre d'aménagement constitue l'engagement du gouvernement, de ses ministères, organismes et mandataires à promouvoir un aménagement du territoire de qualité et un développement

---

[3] Gouvernement du Québec, *La réorganisation municipale : changer les façons de faire, pour mieux servir les citoyens*, avril 2000, 131 pages et 3 cartes.

[4] *Idem*, p. 76-77.

[5] *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*, 2000, c. 34, art. 119 (1°).

[6] *Idem*, article 126.

durable de la région métropolitaine de Montréal. **C'est désormais en fonction des orientations qu'il propose qu'il servira de référence à l'approbation des interventions des ministères et organismes gouvernementaux sur le territoire métropolitain.**

Ainsi, les plans stratégiques des ministères et organismes gouvernementaux et leurs programmes d'immobilisations devant être soumis au Conseil exécutif en vertu de la *Loi sur l'administration publique* (2000, c. 38) devront être conformes aux orientations du Cadre d'aménagement tout comme leurs politiques sectorielles. En soumettant son action générale à des règles d'aménagement, le gouvernement veut prêcher l'exemple en articulant ses interventions d'une façon cohérente et en effectuant des choix rationnels d'aménagement sur le territoire métropolitain.

Deuxièmement, le Cadre d'aménagement tient lieu de document d'orientations et d'attentes à l'endroit de la Communauté métropolitaine de Montréal. Le Cadre répond en ce sens aux exigences de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*, qui prévoit, entre autres, en vertu de l'article 128, que :

> « ... le ministre des Affaires municipales et de la Métropole indique à la Communauté les orientations gouvernementales en matière d'aménagement sur le territoire de la Communauté, y compris les projets d'équipements et d'infrastructures.[7] »

Ainsi, le Cadre d'aménagement agira comme cadre de référence pour l'approbation du schéma métropolitain d'aménagement et de développement que la Communauté devra élaborer[8]. À l'avenir, toute l'instrumentation d'aménagement et d'urbanisme dans la région métropolitaine devra être conforme aux dispositions du Cadre.

Finalement, et en complément à ses deux premières fonctions, **le Cadre d'aménagement agira comme point d'ancrage aux démarches respectives de mise en œuvre du Cadre d'aménagement et du schéma d'aménagement de la Communauté. À ce titre, ces démarches s'appuieront sur des ententes entre la CMM et le gouvernement, avec des engagements fermes quant à leur application**[9].

[7] *Idem*, article 128.

[8] Livre blanc sur la réorganisation municipale, *op. cit.*, p. 81.

[9] *Idem*, page 80.

Le Cadre d'aménagement dans le contexte historique de planification métropolitaine : l'urgence d'agir

Depuis près d'une quarantaine d'années, plusieurs propositions ont été faites pour circonscrire la problématique d'un aménagement du territoire structuré dans la région métropolitaine.

En 1967, le *Plan témoin Horizon 2000*, élaboré à l'initiative de la Ville de Montréal, esquissait déjà le portrait d'une région métropolitaine fortement urbanisée à l'aube du 21e siècle.

De même, dans la foulée des travaux d'aménagement de l'aéroport de Montréal à Mirabel, la Commission de développement de la région de Montréal avait proposé une esquisse du développement de la région nord de Montréal. Ce plan d'action prévoyait une planification plus intégrée des Laurentides – appelée à l'époque région 06-nord – à celle de l'île de Montréal après la mise en service de l'aéroport de Mirabel. Le plan visait cependant le développement d'une partie seulement de la région métropolitaine.

En 1978, le gouvernement déposait l'*Option préférable d'aménagement* pour la région de Montréal et la réaffirmait en 1983. Toutefois, peu de suivi avait été effectué pour en assurer la mise en œuvre. Par la suite, le *Groupe de travail sur Montréal et sa région* en 1993 et le *Forum sur la Commission de développement de la Métropole* en 1996, mis sur pied par le ministère de la Métropole, ont à leur tour fait ressortir l'urgence d'agir sur le développement métropolitain par l'élaboration d'une approche d'aménagement globale et structurante.

Par ailleurs, au cours des années 1970 et 1980, la création de la Communauté urbaine de Montréal de même que celle des municipalités régionales de comté ont doté la région de structures de planification et des premiers schémas d'aménagement du territoire.

À l'heure des bilans, il faut reconnaître que l'action des instances régionales en matière d'aménagement du territoire s'est limitée essentiellement aux interventions commandées par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, à savoir la production de schémas d'aménagement, sans que surgisse un projet de développement commun à l'ensemble de la région métropolitaine.

Prenant appui sur ces expériences passées et s'inscrivant dans le contexte et la réalité des grandes villes-régions du monde en ce début du 21e siècle, le Cadre d'aménagement affirme désormais l'importance de concilier l'aménagement et le développement du territoire d'une façon durable et concertée de manière à en préserver la qualité de vie pour les citoyens actuels et ceux des générations futures. Le but ultime du Cadre d'aménagement est d'accompagner l'ensemble des acteurs de la région métropolitaine vers un projet rassembleur, supporté par le schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté, qui permettra de positionner la région métropolitaine en 2021 parmi les grandes agglomérations de qualité dans le monde.

Le mandat confié au comité interministériel et la démarche d'élaboration du Cadre d'aménagement

Fruit d'un consensus, le Cadre d'aménagement est l'aboutissement d'une démarche de concertation entre l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux.

En septembre 1996, le Conseil des ministres affirmait sa préoccupation relativement à la cohérence des interventions gouvernementales et municipales sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal.

Le Conseil des ministres retenait à cet effet trois orientations générales d'aménagement, lesquelles visaient en clair à consolider l'urbanisation, à renforcer les pôles d'activité et à accorder la priorité à la conservation et à l'utilisation optimale des infrastructures et des équipements existants.

En février 1997, ces trois orientations ont été rendues publiques conjointement par le ministre des Affaires municipales et par le ministre de la Métropole.

Dans ce contexte, le Conseil des ministres demandait à un comité interministériel présidé par le sous-ministre des Affaires municipales d'élaborer une proposition gouvernementale de Cadre d'aménagement pour la région métropolitaine de Montréal. Il demandait aussi que soient proposés des mécanismes administratifs afin d'assurer la cohérence de l'action gouvernementale lors de sa mise en œuvre.

Un comité technique a été mis sur pied par le comité interministériel afin d'évaluer la conformité des politiques, programmes et projets d'immobilisations des ministères et organismes concernés avec les orientations retenues par le Conseil des ministres et de préparer des ajustements à ces politiques, programmes et projets[10]. Ce comité a présenté un rapport en mars 1998, lequel proposait une série d'orientations et de mesures d'intervention afin de mieux contrôler l'aménagement du territoire et le développement dans la région métropolitaine.

Par la suite, les travaux ont été ralentis en raison de la relance du débat sur la réforme municipale. C'est en octobre 1999 que le Comité ministériel de la région de Montréal (CMRM) autorisait la relance des travaux sur le Cadre d'aménagement. Deux rapports ont été déposés au comité ministériel : un premier en février 2000 et un second en février 2001. À la suite de ce deuxième rapport, le comité a entériné, en principe, huit orientations proposées pour l'aménagement de la région métropolitaine de Montréal, sous réserve d'en ajuster au besoin le libellé, et il a autorisé le ministère des Affaires municipales et de la Métropole à effectuer des consultations sur les orientations proposées. De plus, le comité a demandé que soient présentées une proposition finale ainsi que des orientations d'aménagement pour la région métropolitaine, et ce, selon un échéancier qui permettrait de transmettre des orientations à la Communauté métropolitaine de Montréal en conformité avec les dispositions de sa loi constituante (*Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*, 2000, c. 34).

Le territoire d'application du Cadre d'aménagement

Au moment où était entreprise l'élaboration du Cadre d'aménagement, en 1996, la création de la CMM n'était pas encore envisagée. La référence territoriale qui avait alors été retenue pour l'application du Cadre était la Région métropolitaine de recensement de Montréal (RMRM), telle qu'elle a été établie par Statistique Canada. Il faut ajouter que les nombreuses propositions de modification

---

[10] Lettre de M. Alain Gauthier, sous-ministre aux Affaires municipales, à M. J.-Y. Therrien, sous-ministre à la Métropole, 19 mars 1998.

au territoire de la Communauté métropolitaine lors de la préparation du Cadre d'aménagement ne permettaient pas d'aborder l'ensemble de la problématique métropolitaine selon un traitement de données fait suivant le découpage du territoire de la Communauté. C'est donc en fonction du territoire de la RMRM que toutes les analyses ont été conduites.

La création de la CMM, dont le territoire n'épouse pas exactement celui de la RMRM, si elle change les données statistiques en raison de la variation du nombre de municipalités touchées, ne modifie cependant en rien la problématique générale et les éléments à considérer en matière d'aménagement du territoire. Aussi, bien que les analyses se rapportent ici à la RMRM, les orientations gouvernementales à l'égard de la région métropolitaine de même que les attentes à l'endroit du milieu municipal restent les mêmes et demeurent applicables au territoire de la Communauté dans son intégralité.

Présentation du rapport

Le rapport se divise en cinq grandes parties.

La première partie fait une présentation générale de la région métropolitaine, de sa population, de son économie et des principales composantes du territoire (ressources, milieux, etc.).

La seconde partie expose la problématique générale dans la région métropolitaine en matière d'aménagement en fonction des grandes tendances et des projections anticipées en termes de développement urbain et démographique.

La troisième partie présente le parti pris d'aménagement et le concept d'organisation spatiale que propose le gouvernement pour la mise en œuvre d'un projet de développement durable pour la région métropolitaine.

La quatrième partie du rapport comprend les orientations gouvernementales et les attentes que le gouvernement doit présenter à la Communauté métropolitaine de Montréal conformément à l'article 128 de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*. Cette quatrième partie présente donc, par préoccupation, l'ensemble des orientations gouvernementales en matière d'aménagement ainsi que les attentes du gouvernement à l'égard de la Communauté métropolitaine de Montréal que cette dernière est invitée à intégrer dans son schéma d'aménagement.

Enfin, la cinquième partie du rapport présente la liste des projets d'équipements et d'infrastructures qu'entendent poursuivre le gouvernement, ses ministères et mandataires sur le territoire métropolitain.

PREMIÈRE PARTIE

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

Le territoire

La Région métropolitaine de recensement de Montréal (RMRM) est située dans la partie nord-est de l'Amérique du Nord. Logée dans la vallée du Saint-Laurent, la RMRM s'étend entre le massif du Bouclier canadien et celui des Appalaches. Sa situation au confluent des grandes voies d'eau du nord-est du continent (le fleuve Saint-Laurent et son prolongement dans le golfe du même nom; la rivière des Outaouais et les Grands Lacs à l'ouest; la rivière Richelieu, le lac Champlain et la rivière Hudson au sud) en ont toujours fait un point de rencontre prépondérant, notamment pour les échanges et le commerce.

La RMRM s'étend sur un vaste territoire de près de 4 000 kilomètres carrés dans la partie sud-ouest du Québec. De nombreux bassins et plans d'eau traversent la région et en subdivisent le territoire (Carte 1)[11]. La RMRM de 1996 regroupait un total de 111 municipalités. À la suite de la réforme municipale entreprise en 1999 et 2000, ce territoire englobera 73 municipalités à compter de 2002[12].

Le découpage territorial métropolitain chapeaute également, sans les intégrer dans leur totalité, le territoire de cinq régions administratives (Montréal, Laval, Montérégie, Laurentides, Lanaudière), elles-mêmes délimitées par les grandes voies d'eau.

[11] Le lecteur pourra prendre connaissance du contenu des cartes à la fin du document.

[12] Au moment où les travaux d'élaboration du Cadre d'aménagement ont commencé en 1996, la RMRM comptait 111 municipalités. Depuis, des démarches de fusion ont réduit le nombre de municipalités dans la région. Le projet de loi 170 adopté en décembre 2000 prévoit un redécoupage des limites municipales de la RMRM qui entrera en vigueur à compter de janvier 2002. Ainsi, la CUM disparaîtra et les 28 municipalités actuelles seront refondues en une seule, la Ville de Montréal. De son côté, la Ville de Longueuil sera refondue avec 7 autres municipalités. Officiellement, le nombre de municipalités dans la RMRM sera alors de 73. Compte tenu des retraits du territoire de la CMM et de la réorganisation municipale prévue par le projet de loi 170, le nombre total de municipalités sur le territoire de la CMM sera quant à lui de 67. D'autres projets de fusion sont à l'étude, ce qui pourrait encore réduire le nombre de municipalités tant dans la RMRM que dans la CMM.

Le profil socio-économique

A) La population et les ménages

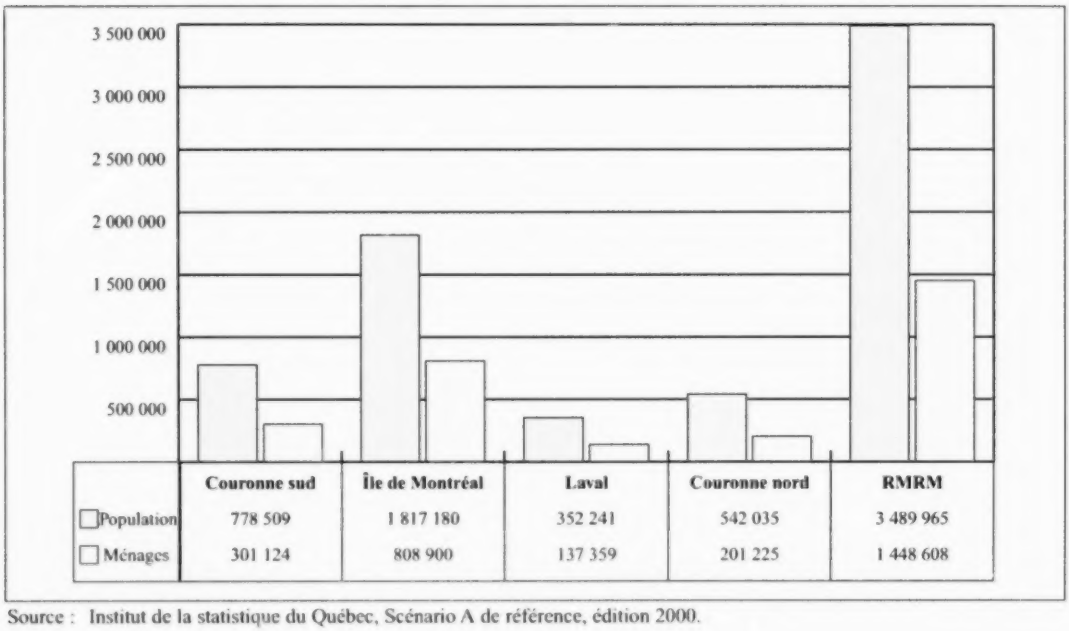
En 2001, la RMRM compte près de 3,49 millions d'habitants et 1,45 million de ménages (Graphique 1).

Tant du point de vue de la population que de celui des ménages, leur répartition montre des différences appréciables d'une partie du territoire à l'autre. Ainsi, l'île de Montréal compte 1,8 million d'habitants en 2001, soit une part relative de 52 % de la RMRM. Plus de la moitié de la population de l'île de Montréal (57 %) vit sur le territoire de l'actuelle ville de Montréal (1,037 million).

Il en va de même en ce qui concerne la part relative de l'île de Montréal au chapitre des ménages : l'île de Montréal regroupe près de 56 % des ménages de la région. Les autres parties affichent des parts relatives de ménages inférieures à celle de la population (Graphique 2). Cela est attribuable au fait que l'île de Montréal concentre en moyenne des ménages plus nombreux, mais de plus petite taille que dans les villes de banlieue.

En ce qui a trait au territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, la population totale de la Communauté en 2000 était de 3 376 499 personnes. Avec ses 1 795 844 habitants, l'île de Montréal regroupait 53 % de la population de la CMM, celle de Laval (349 910 habitants) représentait 10,4 % de la population de la Communauté, la couronne nord comptait 454 821 personnes (13,5 % de la population de la CMM) et la couronne sud comptait 775 924 personnes, soit 23 % de la population de la Communauté.

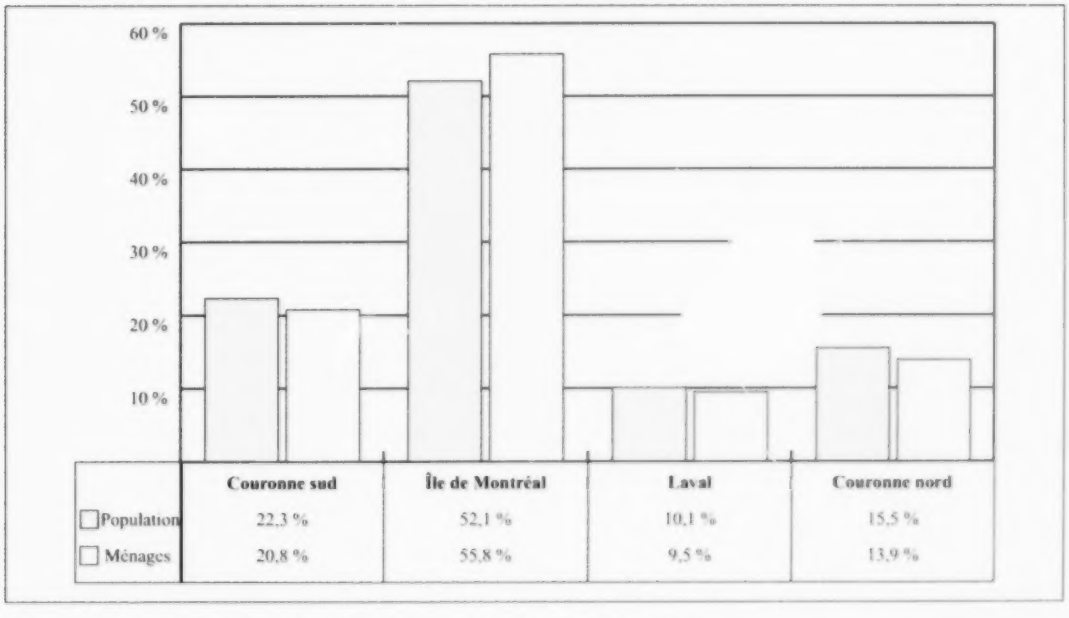
Graphique 1 : Répartition de la population et des ménages, RMRM, 2001



	Couronne sud	Île de Montréal	Laval	Couronne nord	RMRM
Population	778 509	1 817 180	352 241	542 035	3 489 965
Ménages	301 124	808 900	137 359	201 225	1 448 608

Source : Institut de la statistique du Québec, Scénario A de référence, édition 2000.

Graphique 2 : Part relative de la population et des ménages dans la RMRM, 2001



	Couronne sud	Île de Montréal	Laval	Couronne nord
Population	22,3 %	52,1 %	10,1 %	15,5 %
Ménages	20,8 %	55,8 %	9,5 %	13,9 %

Source : Institut de la statistique du Québec, Scénario A de référence, édition 2000.

B) L'ÂGE DE LA POPULATION

Entre 1981 et 2001, la part relative des personnes âgées de 0 à 24 ans a régressé dans la RMRM, alors que la proportion de personnes âgées de 65 ans et plus n'a cessé d'augmenter (Tableau 1). En 1981, les personnes âgées de 0 à 24 ans étaient au nombre de 1 111 627, alors qu'elles sont à présent 1 065 779, soit une diminution de 4 %.

Tableau 1 : Évolution de la population selon l'âge, RMRM, 1981- 2001

Groupe d'âge	1981	2001	Croissance
0-14	567 470	630 823	11 %
15-24	544 157	434 956	-20 %
0-24	*1 111 627*	*1 065 779*	*-4 %*
25-34	503 100	506 308	1 %
35-44	383 639	613 775	60 %
45-54	328 349	512 363	56 %
55-64	262 947	349 776	33 %
65 et plus	*261 382*	*441 964*	*69 %*
Total	**2 851 044**	**3 489 965**	**22 %**

Source : Recensement du Canada, 1981 et Institut de la statistique du Québec, édition 2000, Scénario A de référence.

Parallèlement, entre 1981 et 2001, le groupe des 65 ans et plus s'est accru de 180 580 personnes dans la RMRM, soit une augmentation de 69 %. Le vieillissement de la population est principalement attribuable au faible taux de fécondité[13], à l'augmentation de l'espérance de vie et à l'importance relative de la cohorte des *baby boomers* dans l'ensemble de la population[14]. Aujourd'hui, 63 % des personnes âgées de 65 ans et plus de la RMRM se retrouvent sur l'île de Montréal.

L'impact de la génération du baby boom

De la fin de la Seconde Guerre mondiale jusqu'au début des années soixante, le monde occidental a connu une croissance démographique sans précédent. Baptisé par les démographes « baby boom » en raison de son impact numérique évident, ce phénomène d'explosion démographique a provoqué une hausse de la demande en services et en équipements publics (écoles, soins de santé, commerces, etc.) puisque la taille des familles a augmenté.

Avantagés en vertu de leur nombre et jouissant en conséquence d'une excellente visibilité, les *baby boomers* ont toujours exercé une influence déterminante au plan social. Étudiants, leur nombre a imposé l'agrandissement des réseaux collégial et universitaire. Leur arrivée à l'âge adulte a eu des répercussions sur les programmes d'habitation. Il est donc réaliste de croire que leur poids démographique continuera de peser sur les décisions relatives aux services publics, notamment en ce qui a trait aux politiques touchant les personnes âgées.

En 2001, dans la région métropolitaine de Montréal, les *baby boomers* (les 40-55 ans) sont au nombre de 819 823 personnes, soit 23,5 % de la population de la RMRM.

C) LA COMPOSITION DES MÉNAGES

Ces modifications de la structure d'âge ont eu des effets sur la composition des ménages. Ainsi, le nombre de ménages d'une seule personne est passé de 27 % en 1991 à 29 % en 1996. En 1996, dans la ville de Montréal, les couples sans enfants et les personnes seules comptaient pour plus de 59 % des ménages (Tableau 2). À elle seule, la ville de Montréal comprenait 48,9 % de tous les ménages formés d'une personne de la RMRM en 1996, soit 192 000 ménages.

Pour leur part, les banlieues demeurent l'apanage des familles. En 1996, dans la couronne nord, 44,8 % des ménages étaient des couples avec enfants, alors que cette proportion était de 41 % dans la couronne sud. Au centre de l'agglomération, les taux sont plus bas : 38,7 % à Laval et 25 % sur l'île de Montréal. Malgré cette concentration des

---

[13] Le taux de fécondité était de 1,5 enfant par femme en 2000.

[14] Le Scénario A de référence de l'Institut de la statistique du Québec suppose que l'espérance résiduelle de vie des hommes qui ont 65 ans en 2001 est de 15 ans et passera à près de 18 ans en 2021. Chez les femmes, l'espérance résiduelle de vie est de près de 20 ans en 2001 et sera de près de 22 ans en 2021. En d'autres termes, un homme qui a 65 ans en 2001 a une espérance moyenne de vie de 80 ans et une femme de 65 ans en 2001 a une espérance moyenne de vie de 85 ans. En 2021, l'espérance moyenne de vie des hommes de 65 ans passera donc à 83 ans, alors que celle des femmes sera de 87 ans.

Tableau 2 : Typologie des ménages, RMRM, 1996

	Couples		Familles monoparentales	Personnes seules	Autres	Total
	sans enfants	avec enfants				
Couronne nord	40 860 23,3 %	78 680 44,8 %	18 475 10,5 %	31 130 17,7 %	6 575 3,7 %	175 720 100,0 %
Laval	30 480 24,7 %	47 795 38,7 %	13 080 10,6 %	26 900 21,8 %	5 390 4,4 %	123 645 100,0 %
Ville de Montréal	86 080 18,3 %	96 745 20,6 %	53 655 11,4 %	192 040 40,9 %	40 640 8,7 %	469 160 100,0 %
Reste de l'île	69 290 22,8 %	96 245 31,6 %	35 105 11,5 %	87 580 28,8 %	16 020 5,3 %	304 240 100,0 %
Île de Montréal	155 370 20,1 %	192 990 24,9 %	88 760 11,5 %	279 620 36,1 %	56 660 7,3 %	773 400 100,0 %
Couronne sud	62 415 23,3 %	110 310 41,1 %	29 650 11,0 %	54 780 20,4 %	11 350 4,2 %	268 505 100,0 %
Total de la RMRM	**289 125 21,6 %**	**429 775 32,0 %**	**149 965 11,2 %**	**392 430 29,3 %**	**79 975 6,0 %**	**1 341 270 100,0 %**
Ensemble du Québec	647 320 23,0 %	962 830 34,2 %	300 420 10,7 %	769 590 27,3 %	138 740 4,9 %	2 818 900 100,0 %

Source : Recensement du Canada, 1996.

familles en périphérie, on doit s'attendre au cours des 20 prochaines années à une augmentation importante du nombre de ménages âgés dans les banlieues, puisque c'est principalement dans ces parties du territoire que les ménages issus de la génération du *baby boom* se sont installés au fil des ans.

D) Le revenu des ménages et leur mode d'occupation résidentielle

En 1996, le revenu médian des ménages de la RMRM se situait au-dessus de celui des ménages de l'ensemble du Québec. Le revenu des propriétaires dans la RMRM était de 54 052 $ par rapport à 47 902 $ pour l'ensemble du Québec, alors que celui des locataires de la région métropolitaine se situait à 22 398 $ comparativement à 21 189 $ pour les locataires du Québec (Tableau 3).

Les propriétaires, quelle que soit la partie du territoire de la RMRM qu'ils habitent, ont des revenus qui s'établissent à plus du double de celui des locataires (Tableau 3). C'est dans la ville de Montréal que l'on observe les revenus médians les moins élevés de la RMRM. Ces revenus sont d'ailleurs inférieurs à la médiane québécoise, tant pour les propriétaires que pour les locataires. En effet, le revenu médian des propriétaires était de 47 650 $ et celui des locataires était de 20 167 $. On retrouve à cet endroit une concentration de personnes seules ou de personnes âgées dont les revenus sont en général moindres que ceux des autres types de ménages.

Dans les autres parties de la RMRM, on note que plus la banlieue est ancienne, plus le revenu médian des ménages est élevé. Ainsi, en 1996, dans les villes de l'ouest de l'île de Montréal, le revenu médian des propriétaires était de 62 165 $, suivi de la couronne sud avec 56 687 $. Viennent ensuite Laval (52 587 $)

Tableau 3 : Revenu médian des ménages de la RMRM selon leur mode d'occupation résidentielle, 1996

	Propriétaire	Locataire
Couronne nord	52 450 $	22 347 $
Laval	52 587 $	25 053 $
Ville de Montréal	47 650 $	20 167 $
Villes à l'ouest de Montréal	62 165 $	26 465 $
Villes à l'est de Montréal	47 557 $	23 587 $
Couronne sud	56 687 $	25 217 $
Total de la RMRM	**54 052 $**	**22 398 $**
Ensemble du Québec	47 902 $	21 189 $

Source : Recensement du Canada, 1996.

Tableau 4 : Évolution du taux de propriétaires dans la RMRM, 1976-1996

	Proportion de propriétaires	
	1976	1996
Couronne nord	68,1 %	70,8 %
Laval	64,2 %	64,9 %
Ville de Montréal	20,2 %	27,1 %
Reste de l'île	39,3 %	45,2 %
Couronne sud	63,0 %	67,1 %
Total de la RMRM	**38,7 %**	**48,5 %**
Ensemble du Québec	50,4 %	56,5 %

Source : Recensement du Canada, 1976, 1996.

et la couronne nord (52 450 $). Cette même distribution caractérise également les locataires.

L'influence des programmes d'accession à la propriété s'est fait sentir partout sur l'ensemble du territoire métropolitain. Dans la RMRM, le taux de propriétaires a augmenté de 10 points de pourcentage, passant de 38,7 % en 1976 à 48,5 % en 1996 (Tableau 4). C'est sur l'île de Montréal que la hausse du taux de propriétaires a été la plus remarquable.

En 1996, la proportion de propriétaires varie d'une partie à l'autre de la RMRM (Tableau 4). La couronne nord, dont le développement est relativement récent, a le taux de propriétaires le plus élevé (71 %). Viennent ensuite la couronne sud (67 %) et Laval (65 %). La ville de Montréal ne compte que 27 % de propriétaires. Les taux de propriétaires sont donc fortement corrélés avec le niveau de revenu. D'ailleurs, les couples avec enfants, dont les revenus sont plus élevés, sont partout sur le territoire en majorité propriétaires. À l'opposé, les personnes seules sont principalement locataires de leur logement.

E) La mobilité résidentielle

Le Tableau 5 présente des données plus détaillées sur la mobilité résidentielle interne de la RMRM. Ces données illustrent de façon non équivoque le phénomène de l'expansion urbaine. Entre 1991 et 1996, 373 110 personnes se sont déplacées d'une zone à l'autre sur le territoire de la RMRM. La matrice de mobilité résidentielle interne à la RMRM témoigne du solde migratoire négatif de la ville de Montréal en regard du reste de la RMRM. Celui-ci s'établissait pour la période considérée à moins de 45 535 personnes. À l'opposé, la couronne nord affichait un solde migratoire positif de 28 490. La couronne nord a reçu 23 500 personnes provenant de la ville de Montréal, alors que 9 365 autres partaient de la couronne nord pour s'installer à Montréal. C'est donc dire que le solde migratoire net entre Montréal et la couronne nord est de 14 135 personnes, soit tout près de 50 % du solde migratoire de cette dernière. Celui de la ville de Laval en regard de la couronne nord est de 8 990 personnes. À elles seules, les villes

Tableau 5 : Matrice de mobilité résidentielle interne à la RMRM, 1991-1996

Territoire de résidence en 1996	Ville de Montréal	Reste de l'île	Laval	Couronne sud	Couronne nord	Total
Ville de Montréal	----	18 335	8 035	15 535	9 365	51 270
Reste de l'île	29 150	34 360	5 555	11 550	4 800	85 415
Laval	18 555	7 075	----	2 180	7 155	34 965
Couronne sud	25 600	18 355	2 620	59 970	3 235	109 780
Couronne nord	23 500	9 010	16 145	4 390	38 635	91 680
Total	**96 805**	**87 135**	**32 355**	**93 625**	**63 190**	**373 110**
Solde migratoire interne de la RMRM	-45 535	-1 720	2 610	16 155	28 490	---

Source : Compilations spéciales de la Direction de la planification en transport à partir des données du recensement de 1996, ministère des Transports, avril 2000.

de Montréal et Laval expliquent donc plus de 80 % de l'apport net de population de la couronne nord provenant de la RMRM.

Le reste de l'île de Montréal et de Laval vivent également des départs et des arrivées de population de la RMRM, mais leur bilan migratoire est pratiquement nul avec un solde respectif de - 1 720 et de 2 610 personnes. Dans la couronne sud, les migrants sont nombreux, mais une grande partie (59 970 personnes) va et vient sur le même territoire.

Selon le bulletin *Données sociodémographiques en bref* de l'ISQ (février 2001), entre 1996 et 2000, la région administrative de Montréal aurait perdu 10 422 personnes (solde des entrées et sorties). La migration interne des municipalités de la région de Montréal indique que seules les municipalités de Montréal, de Saint-Léonard, de Montréal-Nord, d'Outremont et d'Anjou ont un solde migratoire négatif. La ville de Montréal a un solde migratoire négatif, soit - 21 054 personnes entre 1996 et 2000. Le bilan migratoire se solde par des pertes, entre autres dans ses échanges avec les autres municipalités de l'île (- 20 992) et les autres régions administratives : Montérégie (- 1 895), Laval (- 7 782), Lanaudière et Laurentides (- 6 440). À l'inverse, les gains démographiques de Montréal proviennent surtout de l'arrivée de personnes issues des autres régions administratives du Québec (+ 16 025).

F) L'IMMIGRATION

1. L'implantation des immigrants

La RMRM est la principale région d'accueil des immigrants au Québec. Cet apport de l'immigration contribue significativement au développement social, économique et culturel de la région métropolitaine et à l'inclusion de Montréal au sein des principaux réseaux mondiaux d'échanges.

Selon le recensement du Canada, entre 1991 et 1996, la RMRM a reçu 118 600 immigrants. Au cours de cette période, près de 87 % de l'immigration internationale s'est installée sur l'île de Montréal. Cette proportion est de 60 % si l'on s'en tient à la ville de Montréal. En 1981, la population de la ville de Montréal s'établissait à 1 018 610 habitants comparativement à 1 016 376 en 1996. Nous pouvons aisément conclure que l'accroissement de la population de la ville de Montréal est largement tributaire de l'immigration.

En effet, l'île de Montréal est la zone d'accueil et de résidence de 75 % des immigrants du Québec et de 85 % de tous les immigrants de la RMRM depuis 1995. L'île de Montréal a accueilli plus de 105 000 immigrants, soit une moyenne de 21 000 par année. Zone traditionnelle d'accueil de l'immigration et des institutions fondées par les groupes ethniques, l'île de Montréal commande des interventions particulières, notamment en matière de services publics et d'intégration linguistique.

Par contraste, la couronne nord n'a reçu que 3 600 migrants provenant de l'extérieur du Québec dont 1 605 de l'immigration internationale, soit à peine 320 personnes par année entre 1991 et 1996.

2. Les facteurs d'implantation des immigrants

Selon un certain nombre d'études effectuées durant les années 1990, l'arrondissement ou le quartier de première installation sur l'île de Montréal est déterminé par l'interdépendance de trois caractéristiques, à savoir le cycle de vie, le statut socio-économique et la connaissance ou non de la langue française. La dimension de l'origine ethnique[15] ne constitue donc pas un indicateur de base fiable, valide ou même représentatif.

Par ailleurs, l'analyse des réponses colligées lors du recensement de 1991 indique que seulement 18 des 736 secteurs de recensement de la région métropolitaine affichent un taux d'immigrants supérieur à 50 % par rapport à la population résidante. Sept de ces secteurs sont situés dans Côte-des-Neiges, six dans Parc-Extension, trois dans Saint-Laurent, un dans Ahuntsic et le dernier dans l'actuel arrondissement de Ville-Marie. Il importe toutefois de considérer que le quartier Côte-des-Neiges est reconnu comme un lieu universel de première installation, un endroit que les nouveaux arrivants quittent deux ou trois années après leur arrivée au Québec.

[15] L'origine ethnique fait référence au sentiment d'appartenance qu'ont les individus par rapport à une culture nationale ancestrale.

G) La défavorisation[16]

L'INRS-Urbanisation a établi une carte de la défavorisation par secteur de la RMRM à partir de quatre indicateurs : familles monoparentales, ménages à faible revenu, taux de chômage et scolarité. Certains quartiers de Montréal (Sud-Ouest, Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve) sont particulièrement touchés. La pauvreté s'étend dans la ville de Montréal, entre autres du côté de Côte-des-Neiges et de Cartierville. Elle se propage notamment dans la partie est de l'île et à des parties de Lachine dans la partie sud-ouest. À l'extérieur de l'île, Saint-Jérôme, Sainte-Thérèse, Beauharnois, certains secteurs de Laval et plusieurs de Longueuil affichent aussi des profils de défavorisation.

Si la défavorisation se répand petit à petit vers les banlieues les plus anciennes, elle a tendance, là comme à Montréal, à se concentrer dans des zones ou des quartiers très précis. Les tendances laissent entrevoir une accentuation de la polarisation socio-économique entre le centre de l'île de Montréal, le reste de l'île et les banlieues périphériques. Ceci aura un impact sur l'offre de services publics, notamment en ce qui a trait aux écoles et aux services de santé.

Les projections démographiques

A) La population et les ménages

Comme pour l'ensemble du Québec, la RMRM connaîtra au cours des prochaines années un ralentissement de sa croissance démographique totale, celle-ci passant de 19 %, pour la période de 1981 à 2001, à 9 % pour la période de 2001 à 2021.

Selon le Scénario A de référence de l'ISQ, entre 2001 et 2021, la plus grande part de la croissance de la population se retrouvera sur le territoire de l'île de Montréal, soit 36,3 % (Tableau 6 et Graphique 3), alors qu'elle était de 10 % entre 1981 et 2001. L'île de Montréal accueillera également la part de croissance des ménages la plus élevée avec 37 % (Tableau 6 et Graphique 4); la part de croissance pour l'île était de 31 % entre 1981 et 2001.

En proportion, la couronne nord devrait néanmoins continuer de connaître la plus forte croissance démographique de la région, tant au chapitre de la population (18,8 %) que de celui des ménages (36,1 %) entre 2001 et 2021 (Tableau 6).

Entre 2001 et 2021, la croissance du nombre de ménages (19 %) sera de plus du double de celle de la population (9 %) dans l'ensemble de la RMRM (Tableau 6). Ce phénomène est principalement attribuable au taux de fragmentation des ménages qui demeurera élevé. En effet, la proportion de familles sans enfants et de personnes vivant seules devrait continuer d'augmenter au cours des vingt prochaines années, ce qui explique que l'augmentation de ménages soit proportionnellement plus importante que celle de la population. Ainsi, entre 2001 et 2021, le nombre de personnes par ménage passera de 2,41 à 2,21 pour l'ensemble de la RMRM.

De plus, au cours de la période 2001-2021, le taux annuel de formation de nouveaux ménages sera inférieur à 1 %, ce qui signifie qu'il devrait s'ajouter annuellement environ 13 750 ménages dans la RMRM.

Appliquées aux limites de la CMM, les projections démographiques illustrent des tendances comparables à celles qui prévalent pour le territoire de la RMRM. En tenant compte des délimitations de la Communauté métropolitaine de Montréal et des données disponibles au mois de juin 2001, la population de la Communauté est estimée à 3 419 000 habitants et le nombre de ménages à 1 419 000. La nouvelle ville de la rive sud compte près de 384 000 habitants et 155 000 ménages.

En 2021, les projections démographiques pour la CMM devraient être d'un ordre similaire à celui de la RMRM. La population de la Communauté devrait alors être de 3 715 000 personnes, soit une croissance de 9 %, et le nombre de ménages devrait passer à 1 682 000, soit une croissance d'environ 19 %. En

---

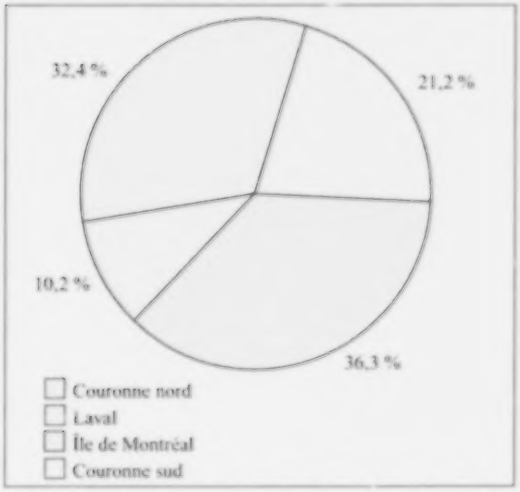
[16] La mesure de la défavorisation vise à mieux cerner les causes structurelles de la pauvreté. Le Conseil scolaire de l'île de Montréal a développé un indice pour mesurer la distribution spatiale de la pauvreté sur l'île de Montréal. Ainsi, pour un secteur donné, quatre indicateurs sont utilisés : taux de ménages à faible revenu, pourcentage de familles monoparentales ayant un chef féminin, pourcentage de mères faiblement scolarisées, pourcentage des pères de famille inactifs sur le marché du travail depuis au moins 18 mois. L'indice utilise une échelle de 0 à 100, proportionnellement à la défavorisation, 0 signifiant qu'il n'y a aucune défavorisation dans le secteur et 100 voulant dire que la population du secteur visé est frappée de défavorisation complète. Ainsi, par exemple, Westmount a un indice de 3,63 alors que le quartier Centre-Sud a un indice de 89,86.

Tableau 6 : Croissance de la population et des ménages, RMRM, 2001-2021

	Population				
	2001	2021	Différence 2001-2021	Croissance 2001-2021	Part de croissance 2001-2021
Couronne nord	542 035	644 095	102 060	18,8 %	32,4 %
Laval	352 241	384 409	32 168	9,1 %	10,2 %
Île de Montréal	1 817 180	1 931 562	114 382	6,3 %	36,3 %
Couronne sud	778 509	845 293	66 784	8,6 %	21,2 %
RMRM	**3 489 965**	**3 805 359**	**315 394**	**9,0 %**	**100,0 %**
	Ménages				
	2001	2021	Différence 2001-2021	Croissance 2001-2021	Part de croissance 2001-2021
Couronne nord	201 225	273 819	72 594	36,1 %	26,4 %
Laval	137 359	166 861	29 502	21,5 %	10,7 %
Île de Montréal	808 900	910 336	101 436	12,5 %	36,9 %
Couronne sud	301 124	372 785	71 661	23,8 %	26,0 %
RMRM	**1 448 608**	**1 723 801**	**275 193**	**19,0 %**	**100,0 %**

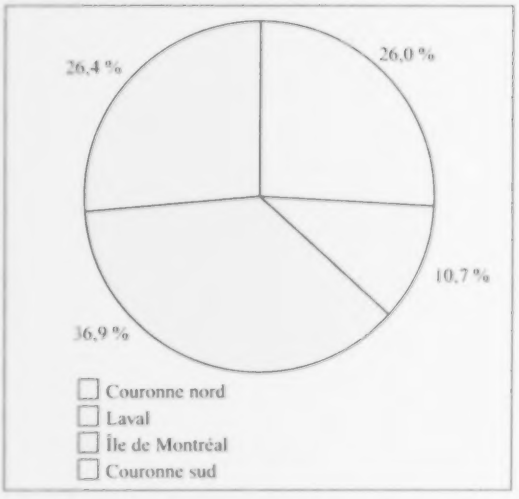
Source : Institut de la statistique du Québec, Scénario A de référence, édition 2000.

Graphique 3 : Répartition de la croissance de la population, RMRM, 2001-2021



Source : Institut de la statistique du Québec, Scénario A de référence, édition 2000.

Graphique 4 : Répartition de la croissance des ménages, RMRM, 2001-2021



Source : Institut de la statistique du Québec, Scénario A de référence, édition 2000.

Tableau 7 : Projection de la population de moins de 24 ans, RMRM, 2001-2021

	Population						Accroissement					
	2001			2021			2001-2021			2001-2021		
	0-9 ans	10-24 ans	Total	0-9 ans	10-24 ans	Total	0-9 ans	10-24 ans	Total	0-9 ans	10-24 ans	Total
	(' 000)						(' 000)			(%)		
Couronne nord	75	116	191	72	104	176	-3	-12	-15	-4	-10	-8
Laval	41	67	108	36	58	94	-5	-9	-14	-12	-13	-13
Île de Montréal	204	308	512	184	319	503	-20	11	-9	-10	4	-2
Couronne sud	96	158	254	82	130	212	-14	-28	-42	-15	-18	-17
Total RMRM	**416**	**649**	**1 065**	**374**	**611**	**985**	**-42**	**-38**	**-80**	**-10**	**-6**	**-8**

Source : Institut de la statistique du Québec, Scénario A de référence, édition 2000.

2021, la population de la nouvelle ville de la rive sud s'accroîtra de 5 % pour passer à près de 402 000 habitants et le nombre de ménages augmentera pour sa part de 17 %, soit 181 000[17].

B) Le vieillissement de la population

1. Les jeunes âgés de 0 à 24 ans

En termes absolus comme en termes relatifs, la RMRM assistera à une décroissance générale de sa population âgée de 0 à 24 ans, soit une perte de 8 % entre 2001 et 2021 (Tableau 7). Le nombre de personnes dans cette catégorie d'âge diminuera de 80 000 au cours des vingt prochaines années. La décroissance sera moins marquée dans l'île de Montréal (- 2 %) et dans la couronne nord (- 8 %), mais elle sera plus élevée dans la couronne sud (- 17 %) et à Laval (- 13 %). Seule l'île de Montréal verra le groupe d'âge de 10 à 24 ans connaître un accroissement absolu de sa population, soit 11 000 personnes de plus qu'en 2001.

La baisse de la proportion de la population dite jeune dans la RMRM aura des répercussions sur les équipements et les services publics, notamment sur l'éducation, en raison d'une diminution éventuelle de la clientèle.

2. Les personnes âgées de 65 ans et plus

Selon les récentes perspectives démographiques de l'ISQ[18], en 2021, la population de 65 ans et plus de la RMRM augmentera d'environ 302 000 personnes, soit une croissance de 68 % par rapport à 2001 (Tableau 8). La population âgée de 65 à 79 ans augmentera de 66 % dans l'ensemble du territoire de la RMRM, alors que la population âgée de 80 ans et plus connaîtra une croissance de 77 %. Peu importe la partie du territoire considérée, la catégorie des personnes âgées de 80 ans et plus augmentera selon des proportions plus élevées que les personnes de 65 à 79 ans.

Entre 2001 et 2021, au chapitre de la croissance absolue, 105 000 personnes de 65 ans et plus s'ajouteront sur l'île de Montréal, et une quantité similaire

Tableau 8 : Projection de la population âgée de 65 ans et plus, RMRM, 2001-2021

	Population						Accroissement					
	2001			2021			2001-2021			2001-2021		
	65-79 ans	80 ans et plus	Total	65-79 ans	80 ans et plus	Total	65-79 ans	80 ans et plus	Total	65-79 ans	80 ans et plus	Total
	(' 000)						(' 000)			(%)		
Couronne nord	35	7	42	90	19	109	55	12	67	157	171	160
Laval	37	9	46	62	22	84	25	13	38	66	142	174
Île de Montréal	206	71	277	277	105	382	71	34	105	35	47	38
Couronne sud	62	15	77	134	35	169	72	20	92	117	136	120
Total RMRM	**340**	**102**	**442**	**563**	**181**	**744**	**223**	**79**	**302**	**66**	**77**	**68**

Source : Institut de la statistique du Québec, Scénario A de référence, édition 2000.

[17] Estimations effectuées par le MAMM.

[18] Institut de la statistique du Québec, *Données sociodémographiques en bref*, février 2001, volume 5, n° 2.

de 105 000 personnes viendront grossir le groupe des 65 ans et plus dans la couronne nord, incluant Laval. Dans la couronne sud, la catégorie des 65 ans et plus s'agrandira de 92 000 personnes.

En termes de croissance relative, le tableau 8 révèle que l'augmentation des personnes âgées se fera surtout sentir dans les couronnes. Dans la couronne nord et à Laval, les augmentations des personnes de 65 ans et plus seront de 160 % et 174 %, alors que la croissance relative sera de 120 % dans la couronne sud. Inversement, sur l'île de Montréal, l'augmentation des personnes de 65 ans et plus, bien qu'en croissance ici aussi, demeurera plus faible, n'augmentant que de 38 %. Cette tendance aura pour effet de rétablir un certain équilibre dans la proportion de personnes âgées sur l'ensemble du territoire. Autrement dit, le phénomène du vieillissement s'étendra à l'ensemble de la RMRM et non plus seulement à la partie centrale. Au total, 62,6 % de la population de 65 ans et plus de l'ensemble de la RMRM se retrouve sur l'île de Montréal en 2001. En 2021, cette proportion tombera à 51,3 %.

En 2021, la proportion des personnes de 80 ans et plus s'accroîtra de façon importante dans l'ensemble de la RMRM. Néanmoins, la plus forte proportion se retrouvera toujours sur l'île de Montréal (105 000 des 181 000 personnes de 80 ans et plus de la RMRM, soit 58 %). La croissance absolue de cette population atteindra 79 000 personnes de plus d'ici 2021 dans la RMRM, dont 34 000 personnes de plus dans l'île de Montréal. Cette dernière demeurera donc le principal lieu de concentration des personnes âgées.

Cette croissance sera déterminante notamment en ce qui a trait aux besoins en logements, en services sociaux et en santé. Le vieillissement aura des répercussions dans tous les secteurs d'activités et partout sur le territoire. Néanmoins, ces effets se feront davantage sentir en banlieue, jusqu'à présent peu planifiée pour les besoins des ménages âgés. Comme le rappelle un bulletin de l'ISQ :

> « [...] mais alors que l'île de Montréal offre depuis longtemps des services à une population d'aînés, le pourtour montréalais a été développé par et pour les jeunes ménages. La banlieue, bientôt peuplée par des milliers de retraités, doit donc se préparer à cette prochaine régionalisation des besoins des troisième et quatrième âges[19]. »

Dans ce contexte, le vieillissement de la population dans les villes de la banlieue posera de nombreux défis d'aménagement au cours des prochaines décennies. Parmi les éléments susceptibles d'être touchés par le vieillissement des villes de la banlieue, mentionnons, entre autres :

- **Le logement** : comment faire en sorte que des personnes âgées puissent continuer à vivre dans le milieu qu'elles ont choisi d'habiter depuis plusieurs décennies sans qu'elles aient à assumer seules ou en couple l'effort d'entretenir des maisons trop grandes ou trop coûteuses pour leurs besoins?
- **Les services de santé** : alors que les banlieues ont fait depuis longtemps une large place à la pédiatrie et aux cliniques familiales, comment assurer une transition vers des services de gériatrie ou des services spécialisés qui répondent aux besoins des personnes âgées?
- **L'aménagement urbain** : les couronnes devraient-elles s'orienter vers des modes d'aménagement plus proches des villes centrales de manière à permettre aux personnes âgées d'avoir accès à des services sans recourir à l'utilisation d'une voiture?
- **La sécurité publique** : avec le vieillissement s'accroît aussi le sentiment d'insécurité. Par ailleurs, en raison de leur mobilité plus réduite et de leur vulnérabilité qui augmente, les personnes âgées demandent plus de soins et d'attention ainsi que des services mieux adaptés au chapitre de la sécurité policière, de la prévention des incendies, des services d'ambulance, etc. De quelle façon les villes de banlieue pourront-elles faire face à la nécessité d'adapter des services, jusqu'ici peu engageants pour elles sur le plan financier, aux besoins d'une population âgée?
- **Le transport** : moins mobiles, les personnes âgées pourraient avoir besoin de services de transport adapté. Comment pourra-t-on y faire face?

---

[19] Esther Létourneau, Institut de la statistique du Québec, *Données sociodémographiques en bref*, février 2001, volume 5, n° 2.

c) L'immigration dans la RMRM

Le plan gouvernemental d'immigration adopté pour la période 2001 à 2003 prévoit une augmentation substantielle de l'admission de nouveaux arrivants au Québec. Ainsi, au total, entre 113 100 et 124 600 nouveaux immigrants sont attendus au cours des trois prochaines années. L'objectif d'admission pour 2003 est même fixé à 45 000 personnes. Indépendamment du nombre exact de nouveaux arrivants, le ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration souhaite que 25 % de cette population s'établisse à l'extérieur de la grande région métropolitaine.

En outre, la planification des niveaux et des catégories d'immigration (famille, indépendants et réfugiés) inclut également une hausse de la proportion des ressortissants étrangers connaissant le français à leur arrivée au Québec. Les objectifs de recrutement de ces derniers ont été fixés respectivement pour 2001, 2002 et 2003, à 15 000, 18 000 et 20 000 immigrants. L'objectif général est que, parmi les nouveaux immigrants, la proportion de ceux qui connaissent le français à leur arrivée représente 50 % du mouvement total.

Dans ce contexte, et à la lumière de la réorganisation des services d'intégration des immigrants, le MRCI entend poursuivre la consolidation des quatre carrefours d'intégration mis en place sur l'île de Montréal (nord, sud, est et ouest).

La croissance prévue dans les MRC voisines de la RMRM

Le phénomène de l'expansion urbaine, provoqué par la dispersion de la population, n'est pas visible que dans les couronnes autour de l'île de Montréal. En fait, en termes d'urbanisation, à l'extérieur des limites officielles de la RMRM, on observera une croissance démographique dans les MRC qui ceinturent le territoire. La croissance dans certaines agglomérations régionales pourrait être attribuée à l'attrait qu'exercent les centres de villégiature.

Ainsi, entre 2001 et 2021, la croissance dans les parties des régions administratives hors RMRM atteindra 10 % dans Lanaudière, 15 % dans les Laurentides et 2 % en Montérégie, selon les projections de croissance démographique établies par l'Institut de la statistique du Québec.

Les MRC hors RMRM connaîtront une croissance modérée. Entre 2001 et 2021, la population croîtra de 6 % (35 433 personnes de plus) alors que les ménages connaîtront pour leur part une croissance de 18 % au cours de la même période, soit 44 047 ménages additionnels (Tableau 9).

Ce sont les MRC situées au nord de la RMRM qui connaîtront la croissance la plus forte. La croissance prévue pour la population y sera de 14 % et de 24 % pour les ménages. La croissance sera vraisemblablement plus significative dans les MRC situées dans l'axe de l'autoroute 15. C'est le cas principalement de la MRC de La Rivière-du-Nord qui verra sa population augmenter de 8 369 personnes, soit une croissance de 34 %, et de plus de 4 200 ménages, une hausse de 45 %. La MRC des Pays-d'en-Haut, située au nord, connaîtra pour sa part une croissance de population de 16 % et une croissance des ménages de 25 %.

Les MRC situées au sud de la RMRM connaîtront une légère croissance de population, soit 1,7 %. La hausse du nombre de ménages sera quant à elle plus appréciable, soit de presque 15 %. La faible croissance de la population s'explique entre autres par une baisse de la population dans certaines MRC, dont Le Bas-Richelieu, Les Maskoutains, Les Jardins-de-Napierville, Rouville et Beauharnois-Salaberry. La croissance la plus élevée se retrouvera dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges, laquelle connaîtra une hausse de population de 21 % et une croissance des ménages de 38 %.

Tableau 9 : Croissance de la population et des ménages, MRC voisines de la RMRM, 2001-2021

COURONNE NORD		2001	2021	Variation 2001-2021	Croissance 2001-2021
Les Pays-d'en-Haut	Population	32 184	37 403	5 219	16,2 %
	Ménages	15 122	18 913	3 791	25,1 %
Joliette	Population	55 028	57 103	2 075	3,8 %
	Ménages	22 907	26 769	3 862	16,9 %
Montcalm	Population	40 032	46 625	6 593	16,5 %
	Ménages	19 237	23 151	3 914	20,3 %
Argenteuil*	Population	27 945	31 573	3 628	13,0 %
	Ménages	11 870	14 810	2 940	24,8 %
La Rivière-du-Nord*	Population	24 759	33 128	8 369	33,8 %
	Ménages	9 484	13 745	4 261	44,9 %
D'Autray*	Population	26 980	29 970	2 990	11,1 %
	Ménages	11 020	13 450	2 430	22,1 %
Total couronne nord	*Population*	*206 928*	*235 802*	*28 874*	*14,0 %*
	Ménages	*89 640*	*110 838*	*21 198*	*23,6 %*
COURONNE SUD		**2 001**	**2 021**	**Variation 2001-2021**	**Croissance 2001-2021**
Le Bas-Richelieu	Population	50 773	42 399	-8 374	-16,5 %
	Ménages	21 644	20 771	-873	-4,0 %
Le Haut-Richelieu	Population	102 670	113 145	10 475	10,2 %
	Ménages	41 869	52 740	10 871	26,0 %
Les Maskoutains	Population	79 559	77 929	-1 630	-2,0 %
	Ménages	32 597	35 833	3 236	9,9 %
Rouville*	Population	21 677	21 022	-655	-3,0 %
	Ménages	8 402	9 575	1 173	14,0 %
La Vallée-du-Richelieu*	Population	12 419	13 182	763	6,1 %
	Ménages	4 640	5 597	957	20,6 %
Lajemmerais*	Population	12 733	14 157	1 424	11,2 %
	Ménages	6 434	8 220	1 786	27,8 %
Les Jardins-de-Napierville	Population	23 141	22 468	-673	-2,9 %
	Ménages	8 855	9 894	1 039	11,7 %
Vaudreuil-Soulanges*	Population	28 240	34 050	5 810	20,6 %
	Ménages	10 700	14 730	4 030	37,7 %
Beauharnois-Salaberry*	Population	48 386	47 805	-581	-1,2 %
	Ménages	20 341	20 971	630	3,1 %
Total couronne sud	*Population*	*379 598*	*386 157*	*6 559*	*1,7 %*
	Ménages	*155 482*	*178 331*	*22 849*	*14,7 %*
TOTAL NORD ET SUD	**POPULATION**	**586 526**	**621 959**	**35 433**	**6,0 %**
	MÉNAGES	**245 122**	**289 169**	**44 047**	**18,0 %**

Source : Institut de la statistique du Québec, Scénario A de référence, édition 2000.

* Estimation du MAMM sur la partie de la MRC située hors RMRM.

Le phénomène de l'expansion urbaine

L'expansion urbaine est indéniablement la tendance structurelle qui a le plus marqué la réalité physique, démographique, économique, environnementale et même politique de la région métropolitaine depuis une quarantaine d'années. Le processus d'expansion urbaine peut être résumé en six étapes :

- Recherchant les coûts fonciers et les niveaux de taxes plus faibles offerts en périphérie urbaine, une première génération de ménages, la plupart en première accession à la propriété, quitte la ville centrale et opte pour ce type de localisation résidentielle.
- À mesure que la masse critique de ménages requise pour assurer la viabilité de chaque type de commerces est atteinte, ceux-ci s'implantent.
- Quand le bassin de travailleurs disponibles sur place devient suffisant, les entreprises manufacturières autant que de services, elles aussi désireuses de profiter de coûts fonciers et de taxes plus faibles, commencent à leur tour à s'implanter.
- À partir du moment où une certaine taille de population est atteinte, des investissements commerciaux de grande ampleur sont réalisés et un nombre accru d'entreprises se relocalisent dans le secteur. Quand c'est chose faite, la présence d'infrastructures commerciales à portée régionale et de pôles d'emploi significatifs deviennent les principaux moteurs de la poursuite de l'expansion, sous l'angle résidentiel.
- Le processus d'urbanisation de ces espaces en périphérie de la ville centrale finit par produire des environnements urbains relativement « complets » où l'on retrouve une offre résidentielle variée ainsi qu'une variété d'établissements commerciaux et de lieux d'emploi.
- Arrivé à maturité, l'espace urbain produit par une première phase du processus d'expansion ne peut plus offrir des coûts fonciers et des niveaux de taxes aussi faibles que ceux offerts par sa propre périphérie. C'est pourquoi il est lui-même débordé par une seconde phase d'expansion qui repousse les limites de l'agglomération significativement plus loin.

Chaque technologie dominante de transport a alimenté sa propre forme d'expansion urbaine. Cependant, ce n'est vraiment qu'avec le développement des routes et l'avènement en masse de l'automobile que l'espace urbain a littéralement explosé. Réciproquement, les espaces urbains produits à la faveur de la version contemporaine de l'expansion urbaine sont spécialement conçus pour l'automobile.

L'économie et l'emploi

Au premier trimestre de 2001, la métropole comptait 1,7 million d'emplois et regroupait près de 49,2 % de la population active du Québec. Son poids économique à l'échelle québécoise surpasse de beaucoup son simple poids démographique. Ainsi, en 1999, la RMRM représentait :

- 52 % des expéditions manufacturières de l'ensemble du Québec;
- 70 % des établissements manufacturiers de haute technologie;
- 70 % des exportations hors Québec;
- 90 % des dépenses totales en recherche et développement de l'ensemble du Québec.

Par ailleurs, la RMRM affiche une performance honorable sur le plan économique. Elle se classe au 8e rang des 25 plus importantes régions métropolitaines nord-américaines au regard de la création d'emplois.

La place de Montréal sur le plan de la qualité de vie en faisait en 2000 une agglomération largement compétitive à l'échelle internationale. Selon une étude de la Société William M. Mercer de New York portant sur la situation de 215 villes à travers le monde, Montréal se classait 19e pour son indice de qualité de vie (indice de 103) supérieur à celui de New York dont l'indice de 100 constituait pour l'enquête la valeur de référence. Selon l'enquête de la Société Mercer, le niveau de qualité de vie de Montréal se compare à celui de villes telles que Luxembourg, Tokyo ou Toronto.

Outre sa qualité de vie, Montréal affiche un coût de la vie parmi les plus bas dans le groupe des grandes métropoles du monde. Suivant les données d'une autre enquête de la Société Mercer sur le coût de la vie dans 132 villes du monde, Montréal se classait 120e avec un indice de 59[20]. Parmi les grandes villes canadiennes, seule Calgary affichait un indice de coût plus bas que celui de Montréal, soit 56. La RMRM présente donc un rapport coûts-bénéfices parmi les meilleurs de la planète, ce qui la positionne avantageusement en termes de compétitivité économique sur la scène internationale pour attirer des entreprises et des investissements.

A) Le secteur primaire

Le secteur primaire de l'économie métropolitaine se limite à la production agricole. La région de Montréal étant fortement urbanisée, son économie ne compte évidemment pas d'exploitation minière ou forestière.

La RMRM recensait, en 1996, un total de 2 510 entreprises agricoles employant 10 584 personnes. Les revenus de la production agroalimentaire métropolitaine représentent 7 % de tous les revenus québécois liés à l'agriculture. La part métropolitaine de la valeur du PIB agricole est de 16 %.

B) Le secteur secondaire

Le secteur secondaire de la région métropolitaine est principalement partagé entre la production manufacturière traditionnelle et l'activité de haute technologie.

À l'échelle des grandes régions canadiennes, Montréal se classe au premier rang au chapitre de l'emploi manufacturier avec 17,9 %.

Par ailleurs, la région métropolitaine est de plus en plus tournée vers les secteurs de pointe. La métropole concentre en effet 65,8 % des emplois de l'ensemble du Québec liés aux entreprises de haut savoir. Une étude récente sur le rendement de 15 des plus importantes métropoles nord-américaines révèle même que Montréal se classe au 4e rang dans les secteurs de haute technologie pour le nombre d'emplois par habitant[21]. À lui seul, le secteur des technologies de l'information a connu un taux de croissance de l'emploi de 15 % en 1999-2000.

Selon l'enquête rapportée par Technovision Montréal, la métropole occupe une place importante au plan nord-américain notamment dans :

- l'aérospatial (40 000 emplois), 5e sur 15;
- le secteur des technologies de l'information (117 000 emplois), 9e sur 15;
- la biopharmaceutique (14 000 emplois), 8e sur 15.

[20] L'indice 100 de New York demeure toujours la référence ici. Un indice inférieur à 100 veut dire qu'il en coûte moins cher pour vivre dans la ville en question qu'à New York.

[21] Bulletin de Technovision Montréal, *Leadership Montréal*, novembre 2000.

c) Le secteur tertiaire

En 1997, la région métropolitaine comptait 48,5 % des entreprises du Québec liées au secteur tertiaire. Ces entreprises se retrouvent principalement dans quatre domaines :

- le commerce de détail (19,8 %);
- les services aux entreprises (18,1 %);
- le commerce de gros (11,0 %);
- l'hébergement et la restauration (8,3 %).

L'étude de l'INRS-Urbanisation de Coffey et Polèse[22] précise également que, au chapitre de la structure d'emplois, la région de Montréal se situe dans le peloton de tête des métropoles nord-américaines dans les secteurs de l'éducation, des services à la consommation, des transports, des communications et des utilités publiques.

Inversement, la région de Montréal se situe au dernier rang dans le tertiaire moteur : services financiers, assurances et affaires immobilières ainsi que les services aux entreprises.

d) Les pôles économiques à caractère international

Les pôles économiques constituent un élément fondamental de la structure de production et d'activité d'une région. La concentration d'emplois et d'entreprises combinée aux services que l'on y retrouve contribuent au développement de synergies entre les entreprises et les organisations présentes, en plus d'y favoriser les investissements publics et privés. Les pôles, par leur répartition sur le territoire et par la fonction qui les caractérise, constituent un élément structurant de l'aménagement et du développement du territoire d'une région métropolitaine. À l'ère de la globalisation des échanges et de l'ouverture des marchés, la compétitivité de la RMRM face aux autres grandes villes-régions du monde dépend de l'affirmation des pôles qui, sur son territoire, présentent le potentiel d'attraction le plus élevé au plan international.

La RMRM compte 6 pôles économiques métropolitains à caractère international sur son territoire (Carte 2)[23]. Ce sont :

- Le centre-ville de Montréal : 296 720 emplois;
- Saint-Laurent / Dorval : 142 487 emplois;
- Anjou / Mercier : 58 814 emplois;
- Centre de Laval : 50 047 emplois;
- Longueuil nord / Boucherville : 28 159 emplois;
- La Zone de commerce international de Mirabel : 10 780 emplois.

Ces pôles ont été déterminés sur la base de leur concentration d'emplois et de leur potentiel de croissance[24]. Cinq critères permettent plus particulièrement de repérer les pôles en fonction de leur caractère international :

- un potentiel de croissance pour des activités à caractère international;
- une reconnaissance à titre de pôle dans certaines politiques sectorielles du gouvernement;
- une disponibilité d'espaces pour le développement;
- l'impact du pôle en termes économiques sur sa périphérie immédiate;
- le nombre d'emplois que l'on y trouve ou qui y ont été créés.

---

[22] Voir Coffey, W. et M. Polèse (1999).

[23] L'inventaire du MAMM a permis d'identifier 12 pôles économiques métropolitains sur le territoire de la RMRM. Le Cadre d'aménagement retient en priorité les 6 pôles à caractère international en raison du choix qu'il a fait de favoriser le rayonnement de la région métropolitaine sur la scène internationale. Il reviendra à la CMM de procéder à l'identification et à une hiérarchisation plus complète des pôles économiques de son territoire.

[24] Un pôle économique est un lieu : où se concentrent (concentration relative par rapport à l'ensemble de la RMRM) des entreprises et des activités de production ayant une forte valeur ajoutée; qui génère un phénomène d'attraction pour d'autres activités et fonctions et pour la population; qui implique des déplacements par rapport à l'ensemble du territoire à des fins de travail ou d'échanges commerciaux; où se déroulent des processus de création et de propagation des innovations; où il existe certains types d'équipements; où l'on peut mesurer un volume important d'investissements privés et publics.

Au chapitre de la croissance des emplois dans les pôles métropolitains, il faut noter que le corridor Anjou / Mercier et le centre de Laval ont connu les croissances les plus appréciables entre 1996 et 1999. Le pôle de la Zone de commerce international de Mirabel offre, selon les analyses effectuées, un excellent potentiel pour le développement d'activités internationales. En effet, bien qu'il ait connu une baisse d'emplois de 5 % entre 1996 et 1999, ce pôle obéit aux critères de sélection établis. La perte d'emplois à Mirabel entre 1996 et 1999 est attribuable au transfert des vols internationaux à Dorval. Cependant, depuis janvier 2000, 2 400 emplois ont été créés à Mirabel et d'ici 2002, selon les annonces faites, 6 000 emplois additionnels seront créés, dont 4 000 à l'usine Bombardier. Rappelons que la Zone de commerce international de Mirabel a été mise en place par le gouvernement suite à l'adoption en 1998 d'une stratégie de développement économique créatrice d'emplois et bénéficie à ce titre d'un soutien financier pour son développement.

À l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain, entre 1981 et 1996, les couronnes ont connu la croissance totale d'emploi la plus remarquable. L'augmentation de l'emploi sur la couronne nord a été de 55 % et, sur la couronne sud, de près de 53 %. Même en ce qui a trait à la part de croissance, les couronnes, prises ensemble, ont accaparé près de la moitié de la croissance totale d'emploi métropolitain entre 1981 et 1996, soit 49,7 %.

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

A) LE QUÉBEC À L'HEURE DE LA LIBÉRALISATION DES ÉCHANGES

Selon le *Plan de gestion des déplacements* du ministère des Transports, la valeur des exportations de marchandises québécoises totalisait 87,4 milliards de dollars en 1998, soit 45 % de son produit intérieur brut.

La conjoncture mondiale a subi de nombreux bouleversements depuis une dizaine d'années. L'évolution de l'économie a fait en sorte que les échanges se sont grandement libéralisés avec l'ouverture des frontières au commerce. Pour le Québec, cette situation a fait en sorte d'accroître les échanges avec les États-Unis. Ainsi, entre 1990 et 1996, la valeur des exportations québécoises du côté américain a plus que doublé, passant de 19,4 à 39,7 milliards de dollars. Au cours de la même période, le surplus commercial québécois avec les États-Unis est passé de 4,8 à 17,4 milliards de dollars. Parallèlement, la valeur des exportations vers les autres provinces canadiennes diminuait légèrement de 0,8 milliard de dollars entre 1990 et 1996, passant de 22,6 à 21,8 milliards de dollars.

Cette augmentation des échanges avec le marché américain a évidemment eu pour conséquence d'augmenter le nombre d'emplois liés au secteur des exportations de 50 000 à l'échelle québécoise entre 1990 et 1997. En 1997, le nombre d'emplois directement liés aux exportations au Québec était de 800 000 et on évalue que, parmi ces derniers, 560 000 emplois se rapportaient au commerce de biens.

B) LA RÉGION DE MONTRÉAL : CARREFOUR DES RÉSEAUX DE TRANSPORT

Dans ce contexte d'ouverture des marchés, principalement avec le marché américain, la région métropolitaine de Montréal dispose d'un avantage géographique important. Située dans la partie sud du Québec et raccordée au reste de l'Amérique du Nord par la plupart des réseaux de transport (autoroutier, ferroviaire, maritime et aérien), la RMRM jouit d'une position privilégiée qui en fait une plaque tournante du transport des marchandises au Québec.

En termes d'infrastructures routières, la région métropolitaine peut compter sur neuf axes autoroutiers pour assurer ses liens avec l'extérieur. Cet élément est majeur compte tenu que les deux tiers des échanges commerciaux entre le Québec et les États-Unis se font par camion. En fait, **plus de 70 % des déplacements par camion provenant des États voisins (Ontario et États-Unis principalement) entrent au Québec par les autoroutes 20, 15, 40 ou par l'axe A-35 / route 133**. La valeur des marchandises transportées sur ces autoroutes était de l'ordre de 30 milliards de dollars en 1995, et ce, uniquement pour les échanges avec les États-Unis. **La région profite encore de la présence de l'autoroute 10 qui rejoint l'autoroute 55, l'autre axe important en termes de valeur marchande après l'autoroute 20**, où la valeur des échanges commerciaux avec les États-Unis atteignait 4,5 milliards de dollars.

Cette activité de transport se répercute sur le réseau routier interne de la région alors que les axes des

autoroutes 40, 20 (entre Dorval et l'échangeur Turcot) de même que les autoroutes 13, 15 et la jonction A-20 / A-25 sont les axes les plus sollicités pour les déplacements de camions; on dénombre plus de 7 000 déplacements quotidiens de camions sur chacun de ces axes entre 6 heures et 19 heures dans les deux directions.

Au chapitre du transport ferroviaire, le MTQ note que toutes les lignes ferroviaires continentales qui traversent le Québec convergent vers l'île de Montréal où se retrouvent les cours de triage et les terminaux pour la manutention de conteneurs. En 1997, le réseau ferroviaire québécois a transporté plus de 23 millions de tonnes de marchandises dont 55 % aux États-Unis. La valeur des exportations de marchandises vers les États-Unis était de 8,6 milliards de dollars en 1997 alors que les importations totalisaient 3,2 milliards de dollars.

Le port de Montréal constitue une autre avenue pour le transport des marchandises. Il accueille annuellement un million de conteneurs. En 1999, le port a manutentionné près de 21 millions de tonnes de cargo dont 45 % de marchandises conteneurisées, ce qui en faisait l'un des plus importants d'Amérique du Nord. À ce chapitre, le port manutentionne plus de marchandises conteneurisées que n'importe quel autre port de la côte est des États-Unis. La présence des autres réseaux de transport (ferroviaire et routier) explique en grande partie l'avantage concurrentiel du port de Montréal.

Enfin, la présence des deux aéroports internationaux participe au rayonnement de la région métropolitaine en termes de transport des marchandises. En effet, la majeure partie du fret aérien québécois est manutentionnée aux aéroports de Montréal. Encore ici, le commerce avec les États-Unis demeure important : 20 % des marchandises manutentionnées à Dorval et à Mirabel vont ou viennent du territoire américain et totalisaient une valeur de 9,6 milliards de dollars en 1998.

LE TRANSPORT ET LES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES

Les questions d'aménagement et de transport sont intimement liées. Les milieux bâtis multifonctionnels et denses typiques des parties les plus centrales et anciennes de la région métropolitaine sont propices à l'implantation de services de transport collectif attractifs et performants. C'est ce qui explique que les infrastructures lourdes de transport collectif aient été concentrées pratiquement en entier dans cette partie du territoire. À l'inverse, l'automobile est le mode de transport quasi obligé des banlieues résidentielles, le plus souvent de faible densité, que l'on rencontre partout ailleurs dans la région métropolitaine.

A) LA DISTRIBUTION MODALE DES DÉPLACEMENTS

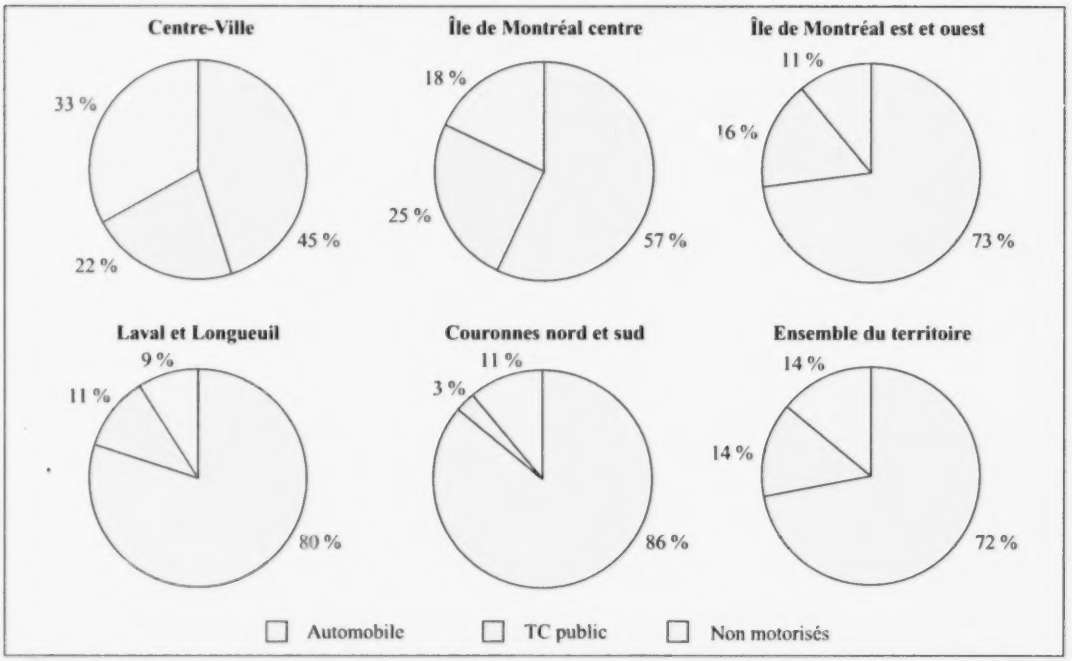
L'analyse de la distribution modale des déplacements sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal fait ressortir un gradient centre-périphérie très net (Graphique 5). En effet, la proportion des déplacements des résidants effectués par automobile passe de 45 % au centre-ville à 86 % dans les couronnes. Inversement, la proportion des déplacements assurée par les transports collectifs chute de 25 % au centre de l'île de Montréal à 3 % à peine dans les couronnes.

Les milieux multifonctionnels et denses ne sont pas propices qu'au transport collectif mais aussi aux autres moyens de déplacement que sont la marche et la bicyclette. Les quelque 485 000 résidants des parties les plus centrales et anciennes de l'île de Montréal – centre-ville, Plateau Mont-Royal, Centre-Sud et Hochelaga-Maisonneuve, Villeray, Saint-Henri et Pointe-Saint-Charles, Verdun, Outremont – réalisent entre 20 % et 33 % de leurs déplacements par des modes non motorisés.

En moyenne, les habitants de la région métropolitaine de Montréal effectuent annuellement chacun 117 déplacements par transport collectif (Graphique 6). Le nombre annuel de ces déplacements est toutefois 20 fois plus élevé dans les secteurs centraux et anciens que dans les couronnes, soit 238 contre 12. Ceci montre l'impossibilité, pratiquement, de compenser une diminution éventuelle de la fréquentation du transport collectif au centre par une progression dans les couronnes. En effet, pour chaque perte de 10 % au centre (23,8 déplacements en moins), il faudrait obtenir une progression de 200 % dans les couronnes (24 déplacements en plus).

Le Tableau 10 montre l'importance de l'accessibilité à un mode lourd de transport collectif, en l'occurrence le métro, dans la distribution modale des déplacements. Quand il est possible d'accéder directement au métro à partir d'un immeuble résidentiel, le transport collectif accapare 50 % des déplacements et la marche, 25 %, ce qui laisse les derniers 25 % à l'automobile. À l'autre

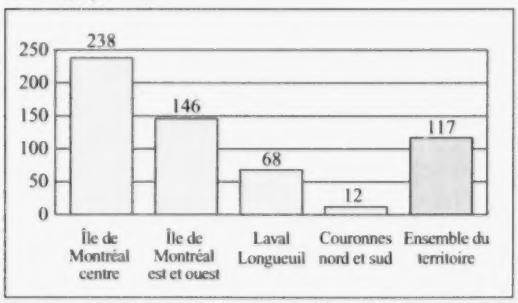
Graphique 5 : Distribution modale des déplacements, RMRM, 1998



Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête origine-destination 1998 (déplacements 24 h, tous motifs, sans retours. Transport scolaire et taxi exclus).

Traitement : AMT, 2001.

Graphique 6 : Nombre annuel de déplacements en transport collectif par habitant, RMRM, 1998



Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête origine-destination 1998.

Traitement : AMT, 2001.

extrême, dans les secteurs éloignés des infrastructures lourdes de transport collectif, la part modale de l'automobile atteint 90 % contre 2 % pour le transport collectif et 8 % pour les modes non motorisés.

B) La motorisation des ménages

Les données de l'enquête origine-destination de 1998 révèlent que 41 % des ménages vivant dans la partie centrale de l'île de Montréal ne possèdent pas de véhicules motorisés (Graphique 7). À l'opposé, 6 % à peine des ménages vivant dans les couronnes urbaines ne sont pas motorisés. La réalité dominante, dans les couronnes, est nettement celle de la « multimotorisation » : 56 % des ménages disposent de deux automobiles ou plus.

Exprimé en nombre de véhicules par tranche de 1 000 ménages, le taux de motorisation est plus de deux fois supérieur dans les couronnes à ce qu'il est au centre de l'île de Montréal, soit 1 648 véhicules contre 762.

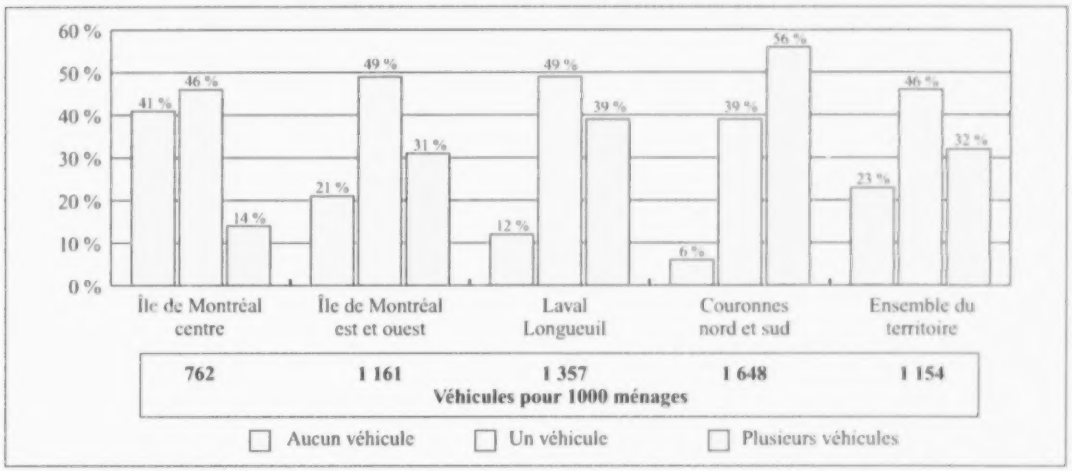
Tableau 10 : Distribution modale attendue, selon la distance entre les lieux de résidence et les stations de métro

	Automobile	Transport collectif	Marche et vélo
Distance nulle (accès direct au métro)	25 %	50 %	25 %
Jusqu'à 200 mètres d'une station	35 %	35 %	30 %
Entre 200 et 600 mètres d'une station	55 %	25 %	20 %
Nécessité de prendre l'autobus	80 %	10 %	10 %
Long trajet en autobus	90 %	2 %	8 %

Source : R. Bergeron, *Impacts prévisibles de la densification de la périphérie du métro sur la fréquentation du transport collectif*, pour le ministère de la Métropole, avril 1998.

Traitement fait à partir des données MADITUC, 1993, selon les générateurs de déplacements ainsi qu'à partir d'une commande spéciale adressée à la STCUM.

Graphique 7 : Caractéristiques de la motorisation des ménages, RMRM, 1998



Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête origine-destination 1998.

Traitement : AMT, 2001.

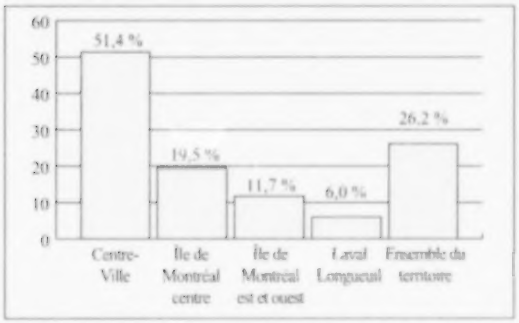
c) La desserte par transport collectif des principaux pôles d'emploi

Les déplacements pour motifs de travail et d'études se font principalement en pointe du matin et d'après-midi. Sous l'angle de l'efficacité du système de transport, ils ont une importance particulière. D'une part, ils sont responsables des phénomènes de congestion qui engendrent d'importants coûts économiques, environnementaux et sociaux et, d'autre part, ils ont un impact sur le transport collectif. En effet, le fort volume des clientèles potentielles, le nombre relativement limité des destinations ainsi que la périodicité connue des déplacements permettent d'étayer l'offre en heure de pointe.

Le réseau de transport collectif de la région métropolitaine rayonne pratiquement en entier vers le centre-ville. Par ailleurs, le centre-ville offre un nombre limité d'espaces de stationnement (environ 100 000) lesquels sont du reste presque toujours payants, qu'ils soient situés sur rue, sur sites extérieurs ou souterrains. Cette combinaison de facteurs est optimale sous l'angle de l'incitation à la fréquentation du transport collectif. De fait,

51,4 % des personnes devant se rendre au centre-ville en pointe du matin optent pour le transport collectif (Graphique 8).

Graphique 8 : Part modale du transport collectif à destination des principaux pôles d'emplois de la région métropolitaine, en pointe du matin, 1998



Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 1998.

Traitement : AMT, 2001.

À mesure que la qualité de l'offre de transport collectif baisse et que la disponibilité d'espaces gratuits de stationnement progresse, la part modale du transport collectif à destination d'un pôle d'emplois chute. Dans les pôles situés au centre de l'île de Montréal, hors centre-ville – Saint-Laurent, Marché central, Angus, Mercier et autres –, la part modale du transport collectif est encore de l'ordre de 20 %. Dans les pôles plus périphériques de l'île – Anjou, Dorval, Montréal-Est –, elle n'atteint pas 12 %. Enfin, à Laval et Longueuil, elle est de 6 % à peine.

LES COMPOSANTES DU TERRITOIRE

A) L'UTILISATION DU SOL

L'examen partiel des données d'utilisation du sol révèle qu'environ 1 514 hectares de terrain sont urbanisés dans la région métropolitaine (Tableau 11)[25]. Plus de 1 100 hectares sont construits, alors que 400 hectares demeurent vacants, mais ont reçu une affectation dans leur schéma d'aménagement respectif. Les terrains vacants font l'objet d'une analyse distincte au point D) de la présente section.

1. L'île de Montréal

L'île de Montréal est presque entièrement urbanisée. La majeure partie du territoire est occupée par des zones d'habitation. Les zones industrielles longent principalement l'autoroute métropolitaine de même que l'autoroute 20 dans la partie sud-ouest de l'île. C'est également le long des autoroutes, notamment l'autoroute 40, que se situent de vastes zones commerciales témoignant de la présence de centres commerciaux métropolitains. On retrouve par ailleurs une diversité d'usages dans la partie occupée par le centre-ville (bureaux, commerces, manufactures, etc.).

On peut aussi remarquer que l'île compte peu d'espaces verts de taille importante. Exception faite du mont Royal et du parc Jean-Drapeau (ancien parc des Îles) au centre, du parc du Cap-Saint-Jacques dans la partie ouest et, dans une moindre mesure, du parc de la Pointe-aux-Prairies à l'extrémité est de l'île, cette dernière compte surtout des parcs de quartier. La partie est, en raison de l'occupation industrielle lourde qui s'y trouve, reste moins bien pourvue que le reste de l'île en ce qui concerne les espaces verts.

[25] Les données d'utilisation du sol étant incomplètes, il est impossible de déterminer avec exactitude la somme d'espace actuellement urbanisé. En faisant l'hypothèse que le territoire urbanisé pour les MRC manquantes représente la moyenne des autres MRC des couronnes, le territoire urbanisé total de la RMRM pourrait être d'environ 1 600 km². Les données du MAPAQ sur la zone agricole décrétée laissent même entendre que le territoire urbanisé occuperait plus de 1 800 km². Il s'agit donc d'estimations qui doivent être regardées avec prudence.

Tableau 11 : Répartition du territoire urbanisé et vacant selon l'affectation, RMRM, 1997

	Résidentiel		Commercial		Institutionnel		Industriel		Espace vert		Zone aéroport Mirabel		*Total construit*		*Total vacant*		Total	
	km²	%	km²	%	km²	%	km²	%	km²	%	km²	%	*km²*	*%*	*km²*	*%*	km²	%
Couronne nord	131,7	21,7	16,0	21,1	10,6	8,6	26,8	18,4	26,2	19,0	24,3	100,0	*235,5*	*21,1*	*110,7*	*27,7*	346,2	22,9
Laval	75,9	12,5	8,6	11,4	8,9	7,2	11,4	7,9	9,3	6,7	0,0	0,0	*114,0*	*10,2*	*55,0*	*13,7*	169,0	11,2
Île de Montréal	183,3	30,2	26,3	34,8	83,0	67,4	59,8	41,2	54,6	39,5	0,0	0,0	*407,1*	*36,5*	*80,3*	*20,1*	487,4	32,2
Couronne sud	217,1	35,7	24,8	32,7	20,7	16,8	47,2	32,5	48,0	34,8	0,0	0,0	*157,8*	*32,1*	*154,0*	*38,5*	511,8	33,8
Total	**608,0**	**100,0**	**75,7**	**100,0**	**123,2**	**100,0**	**145,2**	**100,0**	**138,1**	**100,0**	**24,3**	**100,0**	***1114,5***	***100,0***	***400,0***	***100,0***	**1514,4**	**100,0**

Les données d'utilisation du sol ne sont pas disponibles pour les municipalités des MRC de La Rivière-du-Nord, Argenteuil, D'Autray, Beauharnois-Salaberry et Rouville.

Source : Carte d'utilisation du sol, Fahey, Chailloux (collaboration MAPAQ), 1997.

2. Laval

À Laval, un examen rapide de l'utilisation du sol montre que la ville est occupée par d'importantes zones résidentielles sur ses côtés nord et sud le long des rivières qui la bordent. La ville compte une importante zone industrielle à la jonction des autoroutes 15 et 440 et deux zones de taille moins importante le long de cette dernière. La partie nord-est et le centre ouest sont marqués par la présence d'un important secteur agricole protégé. Le centre de l'île de Laval compte également d'importantes zones de terrains vacants. Il est à noter enfin que, mis à part les terrains de golf de l'ouest de l'île et le Centre de la Nature, Laval ne compte pas d'espace vert de taille importante.

3. La couronne nord

Sur la rive nord, la majeure partie du territoire est occupée par la zone agricole. Le développement urbain a suivi jusqu'à présent le tracé des deux axes autoroutiers principaux, soit l'autoroute 15 en direction nord-sud et l'autoroute 640 en direction est-ouest. Les secteurs résidentiels sont donc principalement concentrés au sud de l'autoroute 640. La rive nord compte environ une dizaine de secteurs industriels et quatre zones d'activité commerciale de dimensions importantes. Sur la frange nord, il faut également noter d'importantes zones boisées et de couvert forestier. On peut enfin remarquer que les terrains vacants sont principalement regroupés dans le secteur compris entre Blainville et Lachenaie.

4. La couronne sud

Dans la partie ouest de la Montérégie – soit Vaudreuil-Soulanges – comprise dans le territoire de la RMRM, le sol est principalement affecté à l'agriculture et à l'habitation. D'importantes parcelles de terrain sont toujours vacantes dans les municipalités de Saint-Lazare, Vaudreuil-Dorion et sur l'île Perrot. Les secteurs commerciaux et industriels de cette partie de la RMRM se retrouvent principalement à Vaudreuil-Dorion.

Dans la partie est de la rive sud, en face de l'île de Montréal, le territoire de la MRC de Champlain, presque complètement urbanisé, est entouré de secteurs agricoles au sud et de zones agricoles et forestières dans la partie nord-est. Une importante zone industrielle s'étend le long de l'autoroute 20, alors que dans l'axe de l'autoroute 30 se déploient des espaces industriels et vacants. Les zones commerciales se situent surtout sur le territoire de la MRC de Champlain.

La rive sud jouit enfin de la présence d'espaces verts remarquables, tant du point de vue de leur taille que de leur renommée, notamment les parcs du Mont-Saint-Bruno et des Îles-de-Boucherville, le parc du Mont-Saint-Hilaire ainsi que le parc du Fort-Chambly. Contrairement à ce qui prévaut sur la couronne nord, les zones boisées, bien que nombreuses, se retrouvent principalement au centre de secteurs agricoles.

B) Les espaces industriels et commerciaux

Le Tableau 11 révèle que la plus grande part (41 %) des espaces industriels construits se retrouvent sur le territoire de l'île de Montréal, soit une superficie de 59,8 km² de terrains industriels. Bien que l'île concentre également la plus grande part de terrains commerciaux construits (26,3 km², soit 35 % des espaces commerciaux construits), la rive sud concentre le tiers des espaces commerciaux construits (24,8 km², soit 33 %).

La cartographie des espaces industriels et commerciaux montre, quant à elle, que ces espaces se retrouvent principalement dans des axes déterminants (Carte 3). Reliant plusieurs des pôles économiques de la région, ces axes suggèrent une armature solide propice à une mise en réseau durable de la structure économique de la région.

1. L'axe industriel est-ouest

Dans l'axe est-ouest, au centre de l'île de Montréal, on retrouve le long de l'autoroute Métropolitaine un important corridor industriel (en bleu). L'axe se double d'une bande industrielle le long du canal de Lachine et du fleuve, embrassant le port et la zone industrielle traditionnelle du sud-ouest. Cet axe industriel déborde sur la rive sud ainsi que le montre l'important secteur industriel que l'on retrouve à Boucherville et dans la partie nord de Longueuil, de part et d'autre de l'autoroute 20. Sur la rive nord, l'axe industriel longe l'autoroute 640.

2. L'axe de services nord-sud

Dans l'axe nord-sud, on peut noter qu'une bande de commerces et de services longe l'autoroute 15 sur la rive nord. L'axe s'étend ensuite dans la partie centrale de l'île de Montréal du nord au sud avant de suivre les axes routiers majeurs de la rive sud sur le territoire de la MRC de Champlain, notamment le long des routes 116 et 132.

C) La densité résidentielle

Plus de la moitié du territoire construit (608 km²) de la région métropolitaine sert à l'habitation. Le Tableau 11 révèle que la superficie occupée par l'usage résidentiel domine nettement dans les couronnes, même si, inversement, l'île de Montréal regroupe 1,8 million de personnes, soit plus de la moitié de la population métropolitaine. Cette situation est attribuable à des différences appréciables de densité résidentielle sur le territoire (Carte 4).

Ainsi, le centre-ville de Montréal peut regrouper plus de 20 000 logements au kilomètre carré, alors que les quartiers centraux de l'île en comptent entre 10 000 et 20 000. Inversement, les couronnes, caractérisées par la présence de maisons individuelles, affichent des densités résidentielles beaucoup plus faibles (pouvant même être de moins de 1 000 logements au kilomètre carré), signe d'une urbanisation étalée.

D) Les terrains vacants

La RMRM compte un peu plus de 400 kilomètres carrés de terrains vacants destinés à l'urbanisation (Tableau 12)[26]. Cette superficie représente environ 10 % de l'ensemble du territoire métropolitain et près du tiers du territoire affecté à l'urbanisation (Carte 5). Les deux tiers des terrains vacants (264,7 km²) se trouvent dans les couronnes. La couronne sud offre la plus grande part de terrains vacants, soit 154 km² (38,5 %).

Trois secteurs comprennent d'importantes zones de terrains vacants viabilisés. Un premier secteur se situe dans le corridor de l'autoroute 15, sur la couronne nord; un second se développe sur la rive nord, à l'est de l'autoroute 15, dans la MRC des Moulins, de part et d'autre de l'autoroute 640; enfin, on peut

---

[26] L'inventaire de terrains a été effectué il y a un certain nombre d'années et ne prenait pas en compte les contraintes de développement. Ces superficies doivent donc être considérées à titre indicatif seulement. En prenant comme référence le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, qui diffère légèrement de celui de la RMRM, le nombre total de terrains vacants demeurerait relativement semblable. En excluant toujours les trois municipalités de la MRC de Beauharnois-Salaberry, pour lesquelles nous ne disposons pas de données, seulement 3 km² de terrains vacants devraient être soustraits du total approximatif de 400 km².

Tableau 12 : Superficie des terrains vacants, RMRM, 1997

Affectation / Région	Résidentiel		Commercial		Institutionnel		Industriel		Espace vert		TOTAL	
	km²	%	km²	%	km²	%	km²	%	km²	%	km²	%
Couronne nord	83,2	32,5	4,9	21,9	2,0	37,5	15,7	17,2	4,9	19,1	110,7	27,7
Laval	40,2	15,7	3,3	14,4	---	0,0	11,5	12,6	---	0,0	55,0	13,7
Île de Montréal	36,5	14,3	3,4	15,0	2,8	52,3	32,2	35,4	5,4	21,3	80,3	20,1
Couronne sud	95,6	37,4	11,0	48,7	0,5	10,1	31,7	34,8	15,1	59,5	154,0	38,5
Total	**255,5**	**100,0**	**22,6**	**100,0**	**5,3**	**100,0**	**91,2**	**100,0**	**25,4**	**100,0**	**400,0**	**100,0**

Les données d'utilisation du sol ne sont pas disponibles pour les municipalités des MRC de La Rivière-du-Nord, Argenteuil, D'Autray, Beauharnois-Salaberry et Rouville.

Source : Carte d'utilisation du sol, Fahey, Chailloux (collaboration MAPAQ), 1997.

noter une importante zone d'espaces vacants longeant l'autoroute 30 sur la rive sud, sur le territoire des MRC de Champlain et Roussillon.

1. Les terrains vacants résidentiels

À elle seule, l'affectation résidentielle représente environ 64 % des espaces vacants de la région. Sur le plan du développement résidentiel, les disponibilités de terrains se retrouvent surtout dans les couronnes, lesquelles représentent 70 % de l'offre de terrains résidentiels. Par ailleurs, malgré son caractère bâti évident, l'île de Montréal offre à peine moins de terrains pour le développement résidentiel que Laval. Il y a donc là un potentiel intéressant en vue des choix futurs d'urbanisation du territoire.

2. Les terrains vacants commerciaux

Au chapitre des espaces commerciaux, la disponibilité de terrains se situe dans la couronne sud qui dispose de 48,7 % des terrains (11 km²). Les terrains commerciaux disponibles sur l'île de Montréal sont surtout concentrés dans le centre-ville. À Laval, on peut observer une disponibilité de terrains autour de l'intersection des autoroutes 15 et 440.

3. Les terrains vacants industriels

Sur le plan du développement industriel, l'île de Montréal et la couronne sud disposent de plus de 30 km² de terrains vacants chacune, soit 70 % de l'offre totale de terrains industriels. Sur l'île de Montréal, les disponibilités de terrains se concentrent surtout autour de l'autoroute 40 à l'ouest de Saint-Laurent et dans la partie est de l'île, à Montréal-Est et Rivière-des-Prairies.

E) Les terrains contaminés

Dès 1993, le Comité interministériel sur les sols contaminés de l'île de Montréal, sous l'égide du ministère du Conseil exécutif, estimait que 60 % de tous les terrains vacants publics et privés de l'île de Montréal présentaient des signes de contamination. Ces terrains, voués à des usages résidentiels, commerciaux et industriels, représentent une superficie d'environ 4 200 hectares. On estime que le coût moyen de leur décontamination est de 300 000 $ par hectare. En ajoutant les couronnes de Montréal, il n'est pas exagéré de considérer que la superficie de terrains contaminés dans la RMRM se chiffre à 5 000 hectares. Selon les données du MENV, il pourrait donc en coûter environ 1,5 milliard de dollars pour procéder à une décontamination complète de la région métropolitaine.

La contamination des terrains peut être d'origine organique (hydrocarbures), inorganique (métaux) ou mixte. Pour l'ensemble de la RMRM, à partir d'environ 1 600 dossiers inscrits à la *Banque de données du système de gestion des terrains contaminés*[27] du ministère de l'Environnement, on peut constater certaines tendances. Ainsi, le centre-sud de l'île de Montréal, comprenant les anciennes zones industrielles, comporte surtout des terrains dont la contamination est d'origine inorganique ou mixte. On retrouve une concentration de terrains dont la contamination est de source organique dans l'est de l'île de Montréal et à Varennes, dans la couronne sud, associée aux complexes pétrochimiques. Enfin, on retrouve des terrains contaminés par des sources organiques associées à la présence de réservoirs souterrains de mazout sur l'ensemble du territoire de la RMRM, mais ces terrains ne représentent pas une superficie importante.

Il y a aussi lieu de rappeler que des centres de traitement et d'élimination de sols contaminés sont situés sur le territoire de la RMRM. Le site d'élimination de la compagnie Cintec à LaSalle, les centres de traitement de sols appartenant aux pétrolières de l'est de l'île de Montréal, celui de la compagnie Solution eau, air, sol inc., également situé dans l'est de l'île de même que celui de la compagnie Onyx Industries inc. à Chambly peuvent recevoir des sols contaminés en provenance de l'ensemble du territoire québécois.

[27] Le nombre de 1 600 correspond au nombre de dossiers en traitement pour fins d'analyse et d'évaluation pour l'ensemble de la RMRM. Selon les informations du MENV, 900 dossiers concernent des terrains de l'île de Montréal. Par ailleurs, le nombre de terrains contaminés serait supérieur au nombre de dossiers traités. L'inventaire exhaustif du nombre de terrains et de superficies contaminés n'est cependant pas constitué et demeure donc très partiel.

Il faut également mentionner que le degré de contamination varie d'un terrain à l'autre. Malgré le nombre élevé de terrains dits « contaminés », leur niveau de contamination, très variable, n'en fait pas des terrains impropres à l'urbanisation ou inutilisables pour autant.

LA ZONE ET LES ACTIVITÉS AGRICOLES

La zone agricole décrétée couvre 214 431 hectares, soit 54 % de tout le territoire de la région métropolitaine (Tableau 13 et Carte 5). L'activité agricole de la région est le fait d'environ 10 600 personnes travaillant dans quelque 2 510 entreprises. L'agriculture assure des revenus annuels de l'ordre de 335 millions de dollars et représente une valeur en capital de plus de 1,2 milliard de dollars. L'activité agricole a des effets d'entraînement, puisqu'elle procure 30 000 emplois dans le secteur secondaire et 100 000 emplois dans le secteur tertiaire[28].

Sans être exhaustif, le portrait qui suit permet de situer les activités agricoles et agroalimentaires, ainsi que leur importance et leurs possibilités de développement sur le territoire de la RMRM.

1. Rive nord

- Nombreuses entreprises de production laitière, porcine et avicole;
- Présence et développement de la production des grandes cultures commerciales (maïs-grain et soya surtout) sur l'ensemble du territoire;
- L'horticulture maraîchère, fruitière et ornementale est en croissance continue sur l'ensemble du territoire, particulièrement en périphérie des noyaux urbanisés;
- Concentration massive de producteurs de pommes dans les collines de Saint-Joseph-du-Lac et d'Oka;
- Développement important d'activités agrotouristiques chez les entreprises pomicoles, acéricoles, maraîchères, les producteurs de petits fruits, les vignobles, les centres équestres, etc.

[28] Les données pour la zone agricole sur le territoire de la CMM ne changent pas de manière importante. La zone agricole décrétée représente 219 329 hectares en 2000, soit 57,6 % de l'ensemble du territoire de la Communauté. Le nombre d'exploitants en 1996 sur le territoire de la CMM était de 2 551, les revenus agricoles pour le territoire de la Communauté étaient de 338 millions de dollars et la valeur en capital était de 1,245 milliard de dollars.

Tableau 13 : Zone agricole décrétée, RMRM, 1996

	Superficie de la zone agricole décrétée (en hectares)	Portion occupée par la zone agricole en 1996 (%)	Superficie du territoire (en hectares)	Taux d'occupation des entreprises agricoles en 1996 (%)
Île de Montréal	2 060	4,1	49 958	184,0*
Laval	7 363	30,1	24 500	85,6
Lanaudière	36 934	68,5	53 909	59,8
Laurentides	71 291	59,0	120 825	81,9
Montérégie est	48 186	62,3	77 361	71,0
Montérégie ouest	48 597	67,6	71 838	66,4
RMRM	**214 431**	**53,8**	**398 391**	**73,2**

* Ce taux dépasse 100 % parce que les données incluent ici les terres louées en plus des terres possédées. Dans le cas de l'île de Montréal, les entreprises occupent l'équivalent de presque deux fois l'espace agricole décrété de l'île de Montréal.

Source : Statistique Canada, Recensement 1996 et CPTAQ, *Rapport annuel 1995-1996*, Études MAPAQ.

2. Laval

- Présence importante de culture en serre dans la partie ouest;
- Présence importante de fermes de production maraîchère dans la partie est.

3. Île de Montréal et île Bizard

- Production de légumes et de pommes sur l'île Bizard.

4. Montérégie

- Présence et développement de la production des grandes cultures commerciales (notamment maïs-grain et soya) sur l'ensemble du territoire. On assiste à cette fin à une remise en activité de terres sous-exploitées ou laissées en friche;
- Nombreuses fermes laitières encore présentes, principalement dans les municipalités de la rive sud situées à l'extérieur de la trame urbaine proprement dite;
- Absence quasi complète des productions porcine et avicole à haut niveau de revenu, malgré un potentiel intéressant dans certains secteurs;
- Plusieurs élevages de chevaux de course et de selle et présence de nombreux centres équestres dans les municipalités de la frange périurbaine, notamment dans le secteur de Saint-Lazare;
- Potentiel intéressant de développement de productions animales non traditionnelles (moutons, chèvres, lapins, petits et grands gibiers, etc.);
- Horticulture maraîchère particulièrement bien développée autour de la ville de Mercier et concentration de la production de pommes de terre dans la municipalité de Saint-Amable.

On trouve également plusieurs unités de production de petits fruits et de légumes dispersées sur le territoire:

- La production pomicole est encore présente au pourtour des collines montérégiennes (mont Saint-Hilaire et, dans une moindre mesure, mont Saint-Bruno) malgré les fortes pressions urbaines;
- Par ailleurs, les industries de transformation et les entreprises de distribution (commerces de gros et de détail) des produits agricoles et alimentaires se trouvent en forte majorité dans les municipalités de la première couronne, puis en nombre moins grand, dans les autres noyaux urbains.

Tableau 14 : Principaux espaces verts naturels et anthropiques, RMRM, 2001

Île de Montréal	Laval	Couronne nord	Couronne sud
Secteur est :	• Centre de la Nature	• Domaine Vert	• Parc régional de Longueuil
• Parc-du-Bois-d'Anjou	• Parc de la rivière des Mille-Îles	• Bois-de-Belle-Rivière	• Parc de Sainte-Catherine
• Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies	• Boisé Papineau	• Parc régional de la Rivière-du-Nord (hors CMM)	• Promenade René-Lévesque
• Parc-nature de l'Île-de-la-Visitation		• Parc Paul-Sauvé (Oka)	• Parc Marie-Victorin
• Parc Maisonneuve		• Parc de l'Île-des-Moulins	• Parc du Mont-Saint-Bruno
• Promenade Bellerive		• Parc régional de l'Île-Lebel	• Parc du Mont-Saint-Hilaire
Secteur centre :			• L'Île-Saint-Bernard
• Parc du Mont-Royal			• Parc des Îles-de-Boucherville
• Parc Lafontaine			• Le parc du Canal de Chambly
• Le Vieux-Port			
• Parc Jean-Drapeau			
• Parc Jarry			
Secteur ouest :			
• Parc-nature du Cap-Saint-Jacques			
• Parc-nature de L'Anse-à-l'Orme			
• Parc-nature du Bois-de-Saraguay			
• Parc-nature du Bois-de-Liesse			
• Parc-nature du Bois-de-l'Île-Bizard			
• Parc agricole du Bois-de-la-Roche			
• Parc Angrignon			
• Parc riverain de Lachine			
• Parc riverain de LaSalle			

Source : Compilation MAMM.

LES MILIEUX NATURELS

A) LES ESPACES VERTS, LA FORÊT ET LES MILIEUX HUMIDES

1. Les espaces verts

La région dispose d'environ 133 km² d'espaces verts publics (parcs municipaux, supramunicipaux, régionaux et provinciaux) sur presque 3 700 km², soit un peu plus de 3,6 % de l'espace total (Carte 6)[29]. En termes de part d'occupation de territoire par les espaces verts, l'île de Montréal est la partie de la RMRM qui, au prorata de sa superficie, comprend le plus grand pourcentage d'espaces verts avec 11 % de sa superficie totale. Les espaces verts occupent 3,8 % de la superficie de Laval, 3 % de celle de la couronne sud et 2 % du territoire de la couronne nord[30].

En fonction de la superficie totale d'espaces verts dans la région métropolitaine, la plus grande part d'espaces verts se retrouve sur l'île de Montréal qui compte 51 km², soit 38 % de la superficie totale d'espaces verts métropolitains, suivie de la couronne sud, qui accapare 35 % de l'ensemble des espaces verts publics (47 km²). La couronne nord représente 19 % de l'ensemble de la superficie métropolitaine d'espaces verts (26 km²) tandis que Laval compte 7 % (9 km²) des espaces verts de la région métropolitaine. Le tableau 14 présente les principaux espaces verts naturels et anthropiques de la RMRM par partie de territoire.

[29] Le territoire à l'étude ne comprend pas les MRC de La Rivière-du-Nord, D'Autray, Argenteuil, Beauharnois-Salaberry et Rouville.

[30] Les superficies et les pourcentages d'espaces verts ont été calculés à partir d'une carte d'occupation du sol (Fahey, Chailloux (collaboration MAPAQ), 1997). Ces superficies sont donc approximatives.

2. La forêt

Pour sa part, le couvert forestier occupe une superficie de 606 kilomètres carrés dans l'ensemble de la RMRM[31]. La couronne nord comprend à elle seule plus de la moitié du couvert forestier de la région métropolitaine avec 308,6 km² (51 %), suivie de la couronne sud avec 272,9 km² (45 %). Malgré son urbanisation fortement avancée, l'île de Montréal compte encore 3,9 km² de forêt. La forêt couvre 22 % de l'ensemble du territoire de la couronne nord, 17 % de celui de la couronne sud, 8,3 % du territoire de Laval et 0,8 % de l'île de Montréal.

3. Les milieux humides

Le territoire de la région métropolitaine compte un total de 21 kilomètres carrés de milieux humides (marécages, marais, prairies humides, etc.). Ces milieux représentent 0,6 % du territoire métropolitain.

La couronne sud compte 52 % de l'ensemble des milieux humides de la RMRM, soit 11 km², principalement sur le territoire de la MRC de Lajemmerais. La couronne nord, quant à elle, compte 8 km² de milieux humides, ce qui représente 36 % des milieux de la région métropolitaine. Ces milieux se retrouvent principalement dans les MRC des Deux-Montagnes et de l'Assomption. Enfin, l'île de Montréal et Laval comptent chacune 1 km² de superficie de milieux humides.

B) Les espaces bleus métropolitains

Le réseau hydrographique métropolitain est composé de huit plans d'eau couvrant 15 % du territoire de la région (Carte 6). En plus de jouer un rôle important sur les plans culturel, récréotouristique et socio-économique, ces plans d'eau approvisionnent l'ensemble de la population en eau potable. Certains bassins et plans d'eau de la région métropolitaine sont propices à la navigation commerciale et de plaisance. Ils sont aussi caractérisés par une importante richesse faunique et floristique, malgré l'artificialisation des rives et la dégradation de la qualité de l'eau à certains endroits.

Les huit plans d'eau sont :

1. le **fleuve Saint-Laurent** : principal cours d'eau de la RMRM, il permet le transport maritime et l'approvisionnement en eau domestique de 45 % de la population du Québec. Attrait historique et patrimonial majeur de la région métropolitaine, le fleuve demeure un lieu de prédilection pour l'épanouissement de la flore et de la faune où diverses espèces peuvent vivre et se reproduire. Le fleuve reste également une voie d'eau importante pour la pratique du nautisme, ainsi qu'en témoigne le nombre élevé de marinas qui jalonnent son parcours (Carte 7).
2. les abords du **canal de Lachine** : en partie désaffecté aujourd'hui, cet espace fait l'objet d'une opération de requalification et de réaménagement associant de façon majeure le récréotourisme au patrimoine industriel.
3. le **lac Saint-Louis** : ce plan d'eau sert principalement à l'activité de plaisance, aux croisières commerciales ainsi qu'à la pêche sportive; malgré la présence de larges dépôts de sédiments contaminés, le lac Saint-Louis comprend de nombreux refuges fauniques en berges et sur des îles.
4. le **lac des Deux-Montagnes** : ensemble, le lac Saint-Louis et le lac des Deux-Montagnes concentrent la majorité des marinas du Grand Montréal. En majorité de tenure privée, les berges du lac des Deux-Montagnes concentrent plusieurs équipements récréotouristiques d'envergure, notamment le parc Paul-Sauvé à Oka, qui permettent la pratique d'activités telles que la chasse, la pêche, la baignade, le camping, etc.
5. la **rivière des Prairies** : lieu d'implantation de moulins (par exemple, le Site des Moulins de l'Île-de-la-Visitation), cette rivière est coupée en deux par l'aménagement d'un barrage hydroélectrique infranchissable qui, de surcroît, rend la partie en aval à peine navigable. L'accès à la rivière des Prairies se trouve encore limité en amont par les rapides du Cheval Blanc, qui imposent une contrainte à la navigation de plaisance. Il en résulte également des modifications à l'écosystème qui présente néanmoins quelques zones propices à la pêche ainsi que des aires pour la pratique de la chasse à la sauvagine. Plusieurs parcs

[31] Comme dans le cas des espaces verts, les superficies présentées sont approximatives. Par ailleurs, ces superficies n'incluent pas les surfaces boisées à l'intérieur des terrains vacants, précisément celles qui sont les plus menacées par l'urbanisation.

régionaux situés sur l'île de Montréal occupent ses rives.

6. la **rivière des Mille-Îles** : séparant Laval de la rive nord, cette rivière, qui a servi historiquement de lieu d'implantation pour de nombreux moulins, est caractérisée par sa faible profondeur qui la rend propice à la navigation de petites embarcations et des milieux insulaires et riverains encore à l'état naturel. Des travaux de mise en valeur à portée écologique et récréotouristique ont été lentement entrepris depuis plusieurs années déjà.
7. le **lac Saint-François** : situé à Salaberry-de-Valleyfield, ce lac est accessible par certains tronçons de la voie maritime situés dans le canal de Beauharnois.
8. un projet de réouverture du **canal de Soulanges**, long de 23 kilomètres, à la navigation de plaisance par des intérêts privés et publics est actuellement à l'étude. Désaffecté depuis 1959, le canal fait l'objet de pourparlers dont l'enjeu consiste à stimuler le développement récréotouristique à travers la dimension culturelle et patrimoniale en rappelant l'histoire des lieux.

À ces plans d'eau devrait également s'ajouter la rivière Richelieu dont un tronçon est compris dans la RMRM entre Carignan et Notre-Dame-de-Bonsecours dans la partie sud et Belœil et Mont-Saint-Hilaire au nord. Ce plan d'eau n'est pas traité directement compte tenu du fait que seule une partie de la rivière est comprise dans la RMRM. Un comité de travail conjoint composé de la CMM, de la MRC de Rouville, partiellement comprise dans le territoire de la CMM, ainsi que des MRC que traverse la rivière Richelieu est nécessaire afin d'élaborer un plan de mise en valeur de la rivière.

c) Les aires protégées

Dans le cadre de l'élaboration de la Stratégie sur les aires protégées, le gouvernement du Québec a aussi déterminé les espaces naturels terrestres ou marins voués à la protection et au maintien de la diversité biologique et des ressources naturelles et culturelles qui y sont associées. Ces espaces naturels sont légalement désignés et administrés de façon à assurer efficacement leur protection et leur pérennité[32].

D'après les données du ministère de l'Environnement[33], le territoire de la CMM compte 57 aires protégées qui couvrent une superficie de 187,8 km², ce qui correspond à 4,3 % du territoire de la CMM. En comparaison, les aires protégées de l'ensemble du territoire québécois représentent 2,84 % de la superficie totale, alors que la moyenne mondiale est d'environ 8 %. L'île de Montréal, avec un total de 20 aires protégées, compte la plus grande proportion de superficies protégées, soit 6 % de son territoire. Les aires dans les couronnes nord et sud comptent pour 3,4 % du territoire de chacune des couronnes alors qu'à Laval, elles représentent moins de 1 %.

Sur le territoire de la CMM, les trois quarts des superficies protégées se composent d'habitats fauniques, de parcs québécois et de refuges d'oiseaux migrateurs. Ce sont les différents plans d'eau et berges qui renferment la majorité des aires protégées du territoire de la Communauté. Milieu propice à l'épanouissement de la faune et de la flore, l'archipel de Montréal compte en effet 42 des 57 espaces protégés, ce qui représente une superficie de 144,47 km². À l'intérieur des terres, les efforts de protection de la biodiversité et des ressources naturelles et culturelles ont été principalement dirigés vers la préservation des montérégiennes, notamment le mont Royal sur l'île de Montréal, les monts Saint-Hilaire et Saint-Bruno sur la rive sud, et la conservation des

---

[32] La définition des aires protégées correspond à la définition de l'Union internationale pour la conservation de la nature, à savoir : « une portion de terre, de milieu aquatique ou de milieu marin, géographiquement délimitée, vouée spécialement à la protection et au maintien de la diversité biologique, aux ressources naturelles et culturelles associées; pour ces fins, cet espace géographique doit être légalement désigné, réglementé et administré par des moyens efficaces, juridiques ou autres. »

On comprendra que cette définition exclut une grande partie des espaces verts anthropiques, soit les parcs urbains voués aux sports et aux loisirs de même que les parcs de proximité. Les espaces naturels sans statut ainsi que la plupart des surfaces boisées comprises dans la zone agricole établie selon la *Loi sur la protection du territoire agricole du Québec* (LPTAQ) sont aussi exclus.

[33] Tellier, J. et Hodder, D., *Stratégie sur les aires protégées. Groupe de travail milieu urbain et périurbain*. Document technique support. Rapport synthèse. (Version de consultation). Ministère de l'Environnement, en collaboration avec la CUM. Mai 2001.

parcs régionaux tels le parc du Domaine vert sur la rive nord.

Mis à part les grands bassins et les montagnes, d'importants milieux naturels, comme les grands ensembles boisés et les milieux humides, subsistent dans la région. Une certaine partie de ces milieux naturels se situe à l'intérieur des périmètres d'urbanisation. Affectés à des vocations urbaines et donc en attente de développement, ces milieux deviennent peu à peu fragmentés ou disparaissent complètement.

Les infrastructures et les équipements métropolitains

La RMRM de Montréal compte les équipements et les infrastructures à caractère métropolitain suivants :

- Un réseau de métro comprenant 4 lignes (65 stations réparties sur près de 61 kilomètres de voie) (Carte 8);
- Un réseau de 4 lignes de trains de banlieue comprenant 40 gares sur un réseau d'environ 180 kilomètres (Carte 8)[34];
- Un réseau stratégique de transport (Carte 9) intégrant :
  - le réseau routier supérieur, soit l'ensemble des autoroutes et certains tronçons de routes nationales[35];
  - les deux aéroports internationaux de Dorval et Mirabel;
  - le port de Montréal;
  - les deux réseaux ferroviaires du Canadien National et du Canadien Pacifique;
  - le réseau de métro, déjà mentionné, est inclus dans le réseau stratégique de transport en raison de la forte influence qu'il exerce sur l'économie régionale et du rôle qu'il joue dans les déplacements vers les grands équipements touristiques de la région;
- 67 installations de traitement de l'eau potable : 41 usines de traitement et 26 puits d'alimentation;
- 44 stations d'épuration des eaux usées;
- 28 installations pour la gestion des matières résiduelles : 3 lieux d'enfouissement sanitaire, 7 dépôts de matériaux secs, 18 centres de tri et de récupération et postes de transbordement.

Du point de vue des équipements, la RMRM dispose de :

- 37 installations d'enseignement supérieur (cégeps et universités) de même que de nombreux centres de formation professionnelle et d'éducation des adultes;
- 148 établissements du réseau de la santé et des services sociaux dont une vingtaine de centres hospitaliers de soins généraux et spécialisés[36] ;
- 159 équipements culturels : 59 salles de spectacles, 43 musées et salles d'exposition et 57 bibliothèques[37] et centres de documentation archivistique;
- 35 installations récréatives et touristiques de rayonnement métropolitain;
- 189 monuments historiques classés et patrimoniaux.

---

[34] Une quatrième ligne (Mont-Saint-Hilaire / Montréal) est entrée en service au printemps 2000, mais elle n'est cependant pas achevée.

[35] Le réseau routier supérieur couvre un tracé de 1 118 kilomètres dans la RMRM.

[36] Au total, la région métropolitaine compte 55 centres hospitaliers de soins généraux et spécialisés. Une vingtaine de centres seulement ont une fonction métropolitaine ou nationale.

[37] Il est important de noter que dans cet inventaire, les bibliothèques municipales ne sont pas incluses. Seules les bibliothèques d'envergure métropolitaine ou nationale sont considérées.

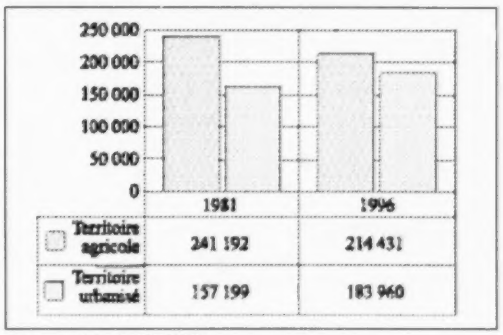
DEUXIÈME PARTIE

PROBLÉMATIQUE GÉNÉRALE

LE CONTEXTE : UNE MÉTROPOLE EN EXPANSION

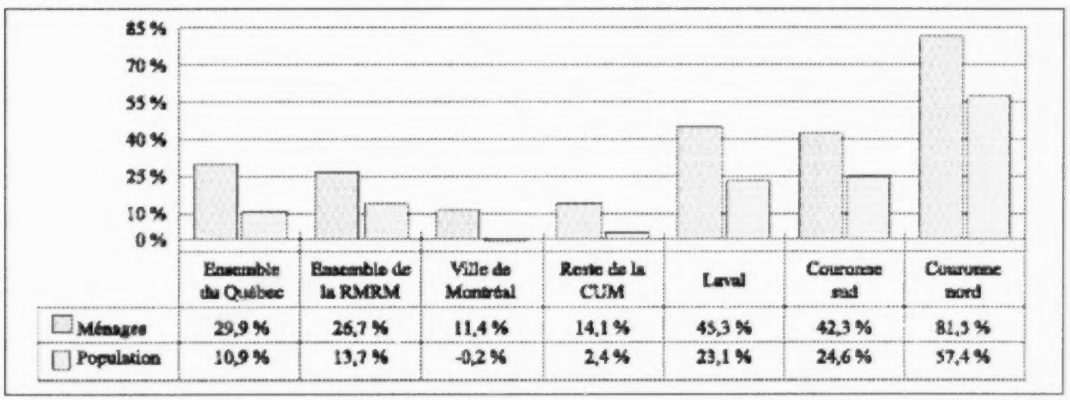
De 1975 à 2000, l'urbanisation de la région métropolitaine a progressé de façon importante. On peut évaluer à environ 60 % l'augmentation de l'espace construit dans la région[38]. Notons que la révision de la zone agricole décrétée en 1991 a fait en sorte que la part de l'espace urbain (urbanisé ou pouvant être utilisé à des fins de développement urbain) est passée de 157 199 hectares en 1981 (40 % du territoire de la RMRM) à 183 960 hectares en 1996 (soit 46 % de l'ensemble du territoire métropolitain) (Graphique 9)[39], en excluant la portion du territoire occupée par le système hydrique (environ 15 % du territoire métropolitain).

Graphique 9 : Évolution des affectations urbaine et agricole du territoire, RMRM, 1981-1996 (en hectares)



Source : MAPAQ, 2000.

Graphique 10 : Évolution de la population et des ménages, RMRM, 1981-1996



	Ensemble du Québec	Ensemble de la RMRM	Ville de Montréal	Reste de la CUM	Laval	Couronne sud	Couronne nord
Ménages	29,9 %	26,7 %	11,4 %	14,1 %	45,3 %	42,3 %	81,3 %
Population	10,9 %	13,7 %	-0,2 %	2,4 %	23,1 %	24,6 %	57,4 %

Source : Statistique Canada, recensements 1981 et 1996.

Cette urbanisation importante de la région est attribuable à la croissance démographique soutenue qu'a connue la RMRM depuis plus de 20 ans. Le graphique 10 montre en effet que la RMRM a connu une croissance de population de près de 14 % entre 1981 et 1996 et de près du double en ce qui a trait au nombre de ménages. Ces derniers, de taille plus petite mais plus nombreux, exigent en conséquence plus de logements, d'où la poursuite de l'urbanisation du territoire.

La croissance démographique de la région a surtout eu lieu dans les couronnes nord et sud de même qu'à Laval. Inversement, la ville centrale qu'est Montréal reste la partie de la région métropolitaine

[38] Cette donnée demeure approximative. Selon les données recueillies en 1975 par l'Office de planification et de développement du Québec, l'espace construit dans la région de Montréal était de 700,65 km². Selon les analyses de Fahey et Chailloux (avec la collaboration du MAPAQ) (1997), l'espace construit s'élevait à 1 126 km², soit une augmentation de 60 %. Par contre, cette augmentation ne tient pas compte de l'élargissement de la RMRM selon Statistique Canada.

[39] Ce pourcentage est obtenu de façon corollaire au pourcentage occupé par la zone agricole décrétée. Le territoire urbanisé représente le territoire construit ou qui pourrait l'être sans nouvelle demande de retrait de terrains de la zone agricole décrétée. Il s'agit encore une fois de données qu'il faut interpréter avec prudence.

qui a connu la plus faible croissance quant au nombre de ménages, enregistrant même un léger recul de sa population.

Bref, le centre tend à demeurer stable, alors que la périphérie s'est considérablement élargie. Parallèlement, une situation analogue, mais de moindre envergure, s'est produite au chapitre de l'emploi.

LA CONSOLIDATION D'UNE STRUCTURE POLYCENTRIQUE

L'économie métropolitaine n'obéit plus à un modèle concentrique à pôle d'emploi unique. Elle suppose au contraire plusieurs zones d'activité qui concentrent un nombre élevé d'emplois.

Depuis 1981, la RMRM a confirmé et consolidé six pôles à caractère international dominant le bassin métropolitain d'emplois. Ensemble, ces six pôles accaparent près de 82 % des emplois de tous les pôles métropolitains et représentent près de 34 % des emplois de la région. La restructuration mondiale de l'économie, tournée vers les exportations, la spécialisation des économies et les échanges internationaux, a eu un effet sur la structure d'emploi de la RMRM : les pôles d'emploi qui se consolident et émergent sont ceux qui sont tournés vers les frontières extérieures.

De façon générale, entre 1981 et 1996, il y a eu concentration des emplois dans les pôles métropolitains : ils représentaient 39 % de tous les emplois de la RMRM en 1981, alors qu'en 1996, leur part relative de l'emploi métropolitain passait à 40,6 %[40]. La position des pôles métropolitains d'emploi s'est d'ailleurs raffermie durant la période 1996-1999 (Tableau 15).

Cette situation de consolidation de l'emploi se confirme aussi dans le cas des six pôles économiques où se concentrent les activités internationales. Ceux-ci ont en effet gagné 92 115 emplois entre 1981 et 1996, soit 39,1 % de la croissance d'emplois observée dans l'ensemble des pôles. Entre 1996 et 1999, les six pôles à caractère international ont encore connu une croissance importante de 20 %, soit une croissance même plus importante que les autres pôles métropolitains qui, entre 1996 et 1999, était de 12 %.

Visiblement, le centre-ville de Montréal, tout en se maintenant comme principal pôle économique, n'est plus le seul secteur qui connaisse une progression constante faisant de lui le principal acteur de l'économie de la région. L'île de Montréal comprend

Tableau 15 : Croissance de l'emploi, pôles économiques métropolitains, RMRM, 1996-1999

	Pôles	Emplois 1996	Emplois 1999	Variation 1996-1999 (%)
Pôles à caractère international	Centre-ville	243 213	296 720	22
	Saint-Laurent / Dorval	127 221	142 487	12
	Centre de Laval	36 799	50 047	36
	Anjou / Mercier*	43 707	58 814	34
	Longueuil nord / Boucherville	25 368	28 159	11
	Zone aéroportuaire de Mirabel	11 319	10 780	-5
	Sous-total	*487 627*	*587 007*	*20*
Autres pôles de la RMRM	Saint-Laurent est / Marché central	37 816	41 976	11
	Angrignon / Lachine	19 961	25 350	27
	Angus	5 657	6 279	11
	Pointe-aux-Trembles	15 460	17 161	11
	Ouest de l'île de Montréal	37 168	39 026	5
	Sous-total	*116 062*	*129 792*	*12*
	TOTALDES PÔLES	**603 689**	**716 799**	**19**

EMPLOI TOTALRMRM (1999) : **1 740 000** Total des pôles / RMRM (1999) : **41,2 %**
Total des pôles à caractère international / RMRM (1999) : **33,7 %**
Part des pôles à caractère international / Total des pôles métropolitains : **81,9 %**

* Le pôle Anjou / Mercier intègre aussi la zone portuaire de Montréal dont le potentiel international est majeur.
Source : Estimations MAMM, 2000.

[40] Voir Coffey *et al.* (1999-2000), 2e rapport, p. 44.

d'autres pôles qui participent activement au développement économique métropolitain. De plus, d'autres pôles commencent à émerger en périphérie. Une forme urbaine polycentrique s'est donc précisée sur le territoire métropolitain depuis 20 ans.

Comme pour les ménages et la population, le développement de l'emploi dans la RMRM tend surtout à se faire dans des pôles périphériques au centre-ville de Montréal (Laval, Longueuil, Saint-Laurent / Dorval, Mirabel, etc.) plutôt que dans le centre-ville de Montréal proprement dit. On assiste donc à une certaine dispersion de l'emploi à l'intérieur d'un nombre restreint de pôles qui dominent la structure économique métropolitaine. Avec la mondialisation des marchés et l'internationalisation de l'économie, certains pôles tendent à s'affirmer comme des acteurs prépondérants de l'économie métropolitaine. Ces pôles de rayonnement international doivent être mis en valeur si la RMRM souhaite tirer profit au maximum de ses acquis en termes de développement économique.

MONTRÉAL : UNE MÉTROPOLE QUI PROGRESSE LENTEMENT FACE AU RESTE DE L'AMÉRIQUE DU NORD ET DU MONDE

La région de Montréal reste au cœur d'une zone très active en Amérique, puisque dans un rayon de 600 kilomètres, on retrouve les villes de Québec, Boston, New York, Buffalo et Toronto. Sa position géographique par rapport à ces grands centres contribue à sa dynamique d'échanges et à son essor économique.

Sur le continent, la RMRM demeure l'une des agglomérations les plus peuplées. Selon les données du U.S. Census Bureau et de Statistique Canada, la RMRM comptait 3 454 114 habitants en 2000, ce qui en fait la 15e plus populeuse agglomération de l'Amérique du Nord (Canada et États-Unis).

Cependant, si Montréal demeure l'une des grandes régions nord-américaines, force est de constater qu'en termes de croissance, sa progression paraît plus lente que beaucoup d'autres. Entre 1990 et 2000, la région de Montréal a connu une croissance démographique absolue de 245 144 personnes, ce qui correspond à une augmentation relative de 7,6 %. Mais en termes de croissance absolue, la région de Montréal ne se classe qu'au 32e rang parmi les régions métropolitaines des États-Unis et du Canada. Sur le plan de la croissance relative, la région glisse même au 193e rang nord-américain.

Même face aux régions métropolitaines de taille comparable, Montréal affiche une croissance modeste. En effet, parmi les régions métropolitaines qui présentaient une population totale se situant entre 3 et 4 millions de personnes en 2000, Montréal est celle qui affichait la croissance relative la plus faible (voir les cercles verts sur la carte à la fin de la présente section). Ainsi, les régions d'Atlanta, de Miami / Fort Lauderdale, de Seattle / Tacoma / Bremerton de même que la région de Phoenix / Mesa ont toutes connu un taux de croissance nettement supérieur à celui de Montréal, avec des hausses respectives de 39 %, 21 %, 20 % et 45,3 % entre 1990 et 2000.

Au plan économique international, la RMRM, même si elle demeure prospère, conserve une position modeste en comparaison de certaines des grandes villes du monde. Avec ses 82 milliards de dollars, le PIB de la RMRM ne représente que 57 % de celui de Toronto (PIB de 144 milliards de dollars), 54,6 % de celui de Chicago (150 milliards de dollars), 27 % de celui de Paris (PIB de 300 milliards), à peine 12 % de celui de New York (PIB de 650 milliards) et moins de 10 % de celui de Tokyo dont le PIB était de plus de 850 milliards de dollars en 2000.

Ces données corroborent celles tirées d'une analyse effectuée récemment à l'UQAM sur la place du Québec dans l'économie mondiale et, plus particulièrement, nord-américaine[41]. Au cours des dix dernières années, ce sont les villes du sud et de l'ouest des États-Unis qui se sont accaparées la part du lion en termes de croissance démographique. Ce sont à peu de choses près les mêmes villes qui influencent désormais l'économie nord-américaine. Un « Grand L » suivant l'axe nord-sud le long de la côte du Pacifique jusqu'à Los Angeles pour ensuite longer l'axe est-ouest dans la partie sud des États-Unis s'est précisé. Selon Tellier, cette accentuation du « Big L » se poursuit de sorte qu'à long terme, l'influence économique de New York sera supplantée par celle de Los Angeles et, par conséquent, par celle du sud-ouest américain.

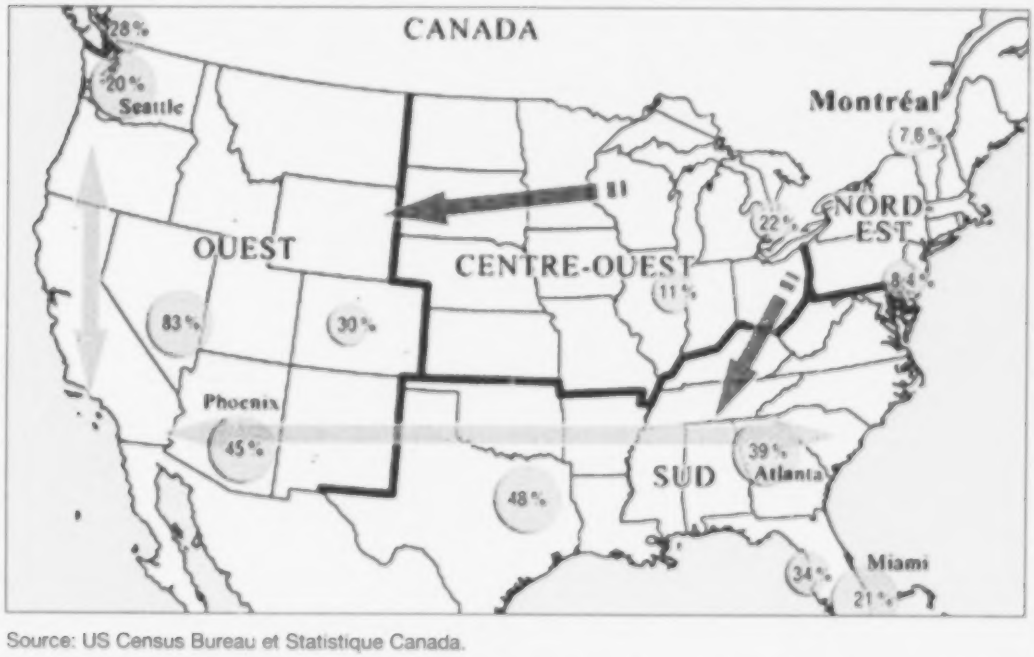
[41] Luc-Normand Tellier, *Évolution topodynamique mondiale des productions : la place du Québec*, UQAM, Département d'études urbaines et touristiques, 17 mai 2001, 20 pages.

À l'heure de la mondialisation des marchés et de la globalisation des échanges, le succès d'une région est directement relié à sa capacité de mobiliser ses intervenants politiques et socio-économiques afin qu'ils se concertent sur des stratégies adéquates à adopter pour attirer des investissements et assurer des conditions de vie intéressantes à ses citoyens. Si la région de Montréal parvient encore à se développer et procure toujours à ses habitants une qualité de vie intéressante, force est de constater qu'elle ne tire pas pleinement profit de ses acquis. Une mobilisation de l'ensemble de ses acteurs socio-économiques est nécessaire pour améliorer la compétitivité de la région face au reste du monde.

La croissance démographique 1990-2000 et le « Grand L »

Selon des projections de croissance économique effectuées à l'UQAM, l'influence des agglomérations urbaines de la côte ouest et le long de l'axe compris entre la Floride et la Californie dans l'économie nord-américaine prend de plus en plus d'ampleur. L'émergence de ces nouveaux pôles en tant qu'agents dominant le système économique et, par conséquent, la structure urbaine du continent, a été appelée par Luc-Normand Tellier de l'UQAM le « Grand L » ou « Big L ».

La nette domination de la ville de Los Angeles comme pivot servant à l'articulation de cette dynamique montante ferait en sorte qu'à terme, cette dernière prendrait le relais de New York comme leader économique sur le continent. Si cette situation devait se concrétiser, elle pourrait avoir des conséquences fâcheuses pour Montréal, qui se trouve dans l'aire d'influence de New York.



Source: US Census Bureau et Statistique Canada.

NOTE: Les données pour les villes canadiennes sont de 1991; les données de 2000 sont des estimations qui devront être révisées à la lumière des résultats du recensement de 2001.

LA PROBLÉMATIQUE D'AMÉNAGEMENT DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

De façon spécifique, la problématique générale d'aménagement métropolitain se fonde sur deux points majeurs :

- L'absence d'une vision commune du développement résultant d'une gestion fragmentée du territoire.
- Une urbanisation coûteuse et non planifiée à l'échelle métropolitaine.

1. L'ABSENCE D'UNE VISION COMMUNE DU DÉVELOPPEMENT RÉSULTANT D'UNE GESTION FRAGMENTÉE DU TERRITOIRE

RMRM = 73 municipalités

3 municipalités représentent 71 % de la population de la RMRM

5 régions administratives visées

1.1 UNE MULTITUDE D'ENTITÉS ADMINISTRATIVES DANS LA RÉGION

Malgré la réduction qu'a entraîné l'adoption de la loi 170 en décembre 2000, le nombre de municipalités sur le territoire métropolitain demeure toujours très élevé. Un nombre d'administrations locales aussi important permet difficilement l'atteinte d'un consensus autour d'une vision ou d'un projet commun de développement. La superposition d'entités administratives de planification à divers niveaux (MRC, CRD, CRE, etc.) ne fait qu'accroître cette difficulté. La pertinence de confier l'aménagement et le développement du territoire à une seule entité métropolitaine – la Communauté métropolitaine de Montréal – se perçoit alors mieux.

C'est autour du Conseil de la CMM, composé de 28 membres, que le débat sur l'aménagement du territoire se fera pour l'avenir de la métropole au moment de l'adoption du schéma d'aménagement. Élaborés autour d'un conseil plus restreint avant d'être soumis à une consultation publique, l'énoncé de vision stratégique et le schéma métropolitain d'aménagement et de développement permettront de faire converger plus rapidement et efficacement l'ensemble des parties du territoire autour d'une seule et même stratégie de développement. Le recours à un seul schéma et au Cadre d'aménagement gouvernemental favorisera une plus grande cohésion en matière d'aménagement et activera la prise de décision publique sur la question. En effet, à la suite de l'entrée en vigueur de ce schéma, l'adhésion à une vision métropolitaine commune contribuera à assurer une plus grande cohésion dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans municipaux d'urbanisme.

1.2 LE DÉFI DE L'HARMONISATION DES PLANIFICATIONS STRATÉGIQUES EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT

De son côté, l'action gouvernementale sur le territoire métropolitain a contribué à structurer l'aménagement du territoire de la région sur une base sectorielle en articulant le développement en fonction du territoire des cinq régions administratives que recoupe la RMRM. Appuyant ses programmes et ses actions sur des critères de neutralité spatiale, de partenariat et de consensus entre les différents intervenants, le gouvernement a eu à répondre aux demandes sans appuyer ses réponses sur une seule stratégie métropolitaine d'aménagement. Certains exemples présentés plus loin en témoignent.

Par ailleurs, l'absence de vision se fait également sentir sur le plan du développement économique. Chapeautant cinq régions administratives et des réalités économiques locales qui varient, la RMRM ne fait pas l'objet d'une stratégie concertée de développement économique. Dans un contexte où chacune des cinq régions administratives s'est dotée d'un plan stratégique de développement, une harmonisation est requise entre les plans d'action et les priorités d'intervention.

Une démarche d'harmonisation interrégionale, déjà entreprise à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal, a permis récemment de faire apparaître clairement que le développement de la région métropolitaine influait sur le développement des régions voisines et vice versa. Il existe en fait un débordement naturel dans les régions voisines des problématiques reconnues pour le territoire de la région métropolitaine; cela est surtout évident en matière de transport et de formation de la main-d'œuvre.

Dans cette perspective, il importe qu'un objectif de réciprocité entre la région métropolitaine de Montréal et les régions avoisinantes soit inscrit au Cadre d'aménagement.

L'élaboration et l'adoption du présent Cadre d'aménagement ainsi que l'élaboration du schéma d'aménagement de la CMM devraient répondre dans le futur à cette absence de vision métropolitaine et susciter la recherche de solutions aux questions d'aménagement et de développement entre les partenaires gouvernementaux, métropolitains et régionaux dans un esprit de concertation.

2. UNE URBANISATION COÛTEUSE ET NON PLANIFIÉE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

La forme d'urbanisation étalée a entraîné un certain nombre de problèmes dont il faudra désormais infléchir les tendances.

2.1 LA PERTE DE TERRES AGRICOLES

RMRM = Retrait de 26 781 hectares de la zone agricole décrétée (1981-1996)

Part du territoire agricole dans la RMRM :
1981 : 60,5 %
1996 : 53,8 %

Part de terres cultivées en location : 29 %

En dépit du décret de révision de la zone agricole en 1991, qui explique le retrait de près de 27 000 hectares de terres[42], les pressions sur la zone agricole existent toujours dans la région métropolitaine. Ainsi, dans le cadre de la révision actuelle des schémas d'aménagement, il a été constaté que plusieurs MRC ont eu des discussions avec le MAPAQ afin d'obtenir des autorisations d'exclusion de la zone agricole décrétée à des fins d'urbanisation. Mentionnons entre autres :

- La MRC des Deux-Montagnes pour le périmètre de la Ville de Saint-Eustache;
- La MRC de Mirabel, dans le secteur de Saint-Janvier à l'est de l'autoroute 15, pour un développement résidentiel et commercial;
- La MRC des Moulins en bordure de l'autoroute 40;
- La MRC de D'Autray en bordure de l'autoroute 40 à Lavaltrie;
- La MRC de Lajemmerais, le long de l'autoroute 20 entre Boucherville et Sainte-Julie, principalement à des fins de développement commercial et industriel;
- Les MRC de Champlain et de La Vallée-du-Richelieu, dans le corridor de l'autoroute 30, entre Saint-Bruno-de-Montarville et Brossard;
- La MRC de Roussillon, afin que des exclusions de terres agricoles soient faites à La Prairie, à proximité de l'autoroute 30.

De plus, les autorisations d'usage non agricole en zone agricole constituent un problème important. En autorisant des utilisations du sol agricole à d'autres fins que l'agriculture, il peut se créer avec le temps des secteurs déstructurés où l'agriculture cesse d'être pratiquée par suite d'une dévalorisation de la pratique et de l'affirmation d'autres activités à caractère plus urbain. Ces pressions limitent l'expansion des activités agricoles dans la région métropolitaine. Si les données manquent encore pour faire ressortir l'ampleur de ce problème, la présence d'usages non agricoles en zone agricole montre néanmoins que cette dernière peut être perméable à l'urbanisation ou à des transformations sans rapport véritable avec sa vocation initiale. Il y a donc lieu de protéger rigoureusement cette ressource collective d'une manière permanente.

2.2 LA PERTE D'ESPACES NATURELS ET L'INACCESSIBILITÉ AUX MILIEUX RIVERAINS

RMRM = Perte de 13 324 hectares de couvert végétal (forêt, boisés, friche, etc.) entre 1986 et 1994

La demande de nouveaux espaces résidentiels s'effectue aussi au détriment des milieux naturels, notamment les berges des plans d'eau, les zones humides et les zones boisées. Selon les données

[42] Ce décret était rendu nécessaire par le fait qu'à l'adoption du projet de loi *Loi sur la protection du territoire agricole* en 1978, des terres déjà affectées à d'autres usages que l'agriculture ou qui étaient déjà déstructurées ou peu propices à l'activité agricole avaient été incluses dans la zone agricole. Le décret de 1991 est venu corriger cet état de choses en retirant ces terres de la zone agricole.

d'une étude de l'INRS-Urbanisation de 1996, les pertes de végétation entre 1986 et 1994 seraient de l'ordre de 13 324 hectares, ce qui représenterait l'équivalent de 44 % des surfaces boisées de la RMRM de 1986[43].

À ce rythme, le couvert végétal de la région métropolitaine pourrait disparaître d'ici 2029[44]. Les espaces forestiers et végétaux se trouvant à l'intérieur des secteurs voués à l'urbanisation (Carte 10) ne faisant pas l'objet d'une protection particulière à titre d'éléments naturels risquent de disparaître au profit de l'urbanisation. En milieu agricole, le problème se pose davantage en termes d'exploitation durable des différents potentiels des superficies boisées, tant au plan de leur protection que de leur mise en valeur économique, écologique et paysagère.

Par ailleurs, l'urbanisation s'étant répandue partout sur le territoire métropolitain sans considération des milieux naturels, il en est résulté que les berges et les milieux riverains ont été privatisés dans leur majeure partie. De plus, l'accès direct aux cours d'eau et, par conséquent, l'accès à des sites potentiellement intéressants pour la pratique d'activités récréatives, ont aussi diminué. Les pertes de forêt ou de couvert végétal amoindrissent le processus d'épuration de l'air en raison d'un plus faible captage de CO_2. Par ailleurs, la disparition de la forêt amoindrit la qualité des paysages et altère les écosystèmes. Éventuellement, la diversité biologique du territoire s'en trouve diminuée.

En plus de la perte d'espaces naturels, l'urbanisation se traduit par une dégradation des espaces naturels restants ou résiduels. Conséquemment, ces pertes font en sorte d'augmenter les coûts liés à la restauration et à la renaturalisation de ces espaces.

2.3 DES TERRAINS CONTAMINÉS QUI FREINENT LE DÉVELOPPEMENT DU CENTRE

RMRM = 4 200 hectares de terrains vacants contaminés sur l'île de Montréal

Coût moyen de décontamination :
300 000 $ / hectare

Les municipalités ayant hérité d'un lourd passé industriel, qui peut parfois remonter au début du 20e siècle, sont aux prises avec une multitude de terrains contaminés, souvent abandonnés. En plus d'être une source potentielle de risques pour la santé de la population ou une menace pour la propreté des terrains voisins ou de l'eau souterraine, ces terrains constituent un frein au développement économique des municipalités.

Ces terrains sont handicapés de deux façons : l'image qu'ils projettent en tant que terrains contaminés (*brown fields*) et l'obligation de les décontaminer les rendent peu attrayants pour les promoteurs. Le centre-sud et l'est de l'île de Montréal ainsi que les secteurs de Varennes et de la MRC de Champlain, sur la rive sud, sont confrontés à cette problématique. Sur l'île de Montréal, 60 % des terrains vacants actuellement seraient contaminés. Cette situation constitue une contrainte majeure à l'offre de terrains pour le développement résidentiel.

43 Source : Sénécal *et al.* (2000), p. 50.

44 Estimation du MAMM.

2.4 UNE OFFRE DE NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS EN PÉRIPHÉRIE, ALORS QUE CEUX DU CENTRE NE SONT PAS OPTIMISÉS

RMRM =

Dépenses en infrastructures de gestion de l'eau : 2,5 milliards de dollars depuis 1980. Plus de la moitié de cet investissement est allée dans les couronnes.

Réserve de capacité (équipements d'eau potable) :
- Île de Montréal + Laval = 59 % de la réserve de capacité, 16,6 % (19 M$) des investissements d'ici 2021.
- Couronnes = 41 % de la réserve de capacité, 83,3 % (95 M$) des investissements d'ici 2021.

Réserve de capacité (équipements d'eaux usées) :
- Île de Montréal + Laval = 82 % de réserve de capacité totale, 0 $ en investissements d'ici 2021.
- Couronnes = 18 % de réserve de capacité, 134,4 M$ en investissements d'ici 2021.

Dépenses en construction d'écoles :
- 211,6 M$ d'investissements (1994-1999).
- 96 % des investissements en périphérie.
- 14 écoles au centre ont été fermées ou affectées à d'autres fonctions (éducation des adultes).

La question du développement de la région métropolitaine se heurte à un quatrième problème : l'adéquation nécessaire entre le développement urbain et l'utilisation optimale des infrastructures et des équipements existants. Or, les faits montrent des décalages importants.

1. Les infrastructures de gestion de l'eau : la capacité d'accueil est au centre, mais les investissements doivent être faits en périphérie

Une situation contrastée entre le centre et la périphérie prévaut pour les infrastructures de traitement de l'eau. Depuis 1980, plus de 2,5 milliards de dollars ont été investis dans des travaux de construction, d'agrandissement ou de modernisation d'usines de traitement et d'épuration d'eau dans la RMRM par le gouvernement du Québec. Les réserves de capacité actuelles pour accommoder les besoins de nouveaux ménages se trouvent surtout sur l'île de Montréal.

Cependant, le développement résidentiel s'oriente vers les couronnes où les usines ne disposent plus de réserve de capacité et où de nouveaux investissements devront être consentis pour leur agrandissement. Sur les 248 millions de dollars d'investissements projetés dans les usines de traitement et les stations d'épuration d'eau au cours des 20 prochaines années, 229,4 millions (92,3 %) iront dans les couronnes.

2. Le déplacement de la population vers la banlieue menace l'avenir des écoles au centre et crée des pressions pour les investissements en périphérie

La question des écoles soulève des contraintes de nature identique : avec le déplacement d'une partie de la population et des ménages du centre vers la banlieue, il s'ensuit une baisse de clientèle pour les équipements qui se trouvent dans le centre de l'agglomération, notamment dans les écoles. Les établissements primaires et secondaires, situés dans les quartiers centraux et anciens, voient alors leur nombre d'élèves diminuer, ce qui conduit à une augmentation des coûts d'exploitation par élève. Ce phénomène oblige parfois les commissions scolaires à fermer ou à réaffecter des écoles en raison du manque d'élèves dans certains secteurs résidentiels. Ainsi, au cours des cinq dernières années, le centre de l'agglomération a vu 14 de ses écoles être fermées ou réaffectées, notamment à l'éducation des adultes, à la suite d'un manque d'élèves au primaire ou au secondaire.

Parallèlement, la hausse de clientèle dans les secteurs périphériques en développement exige que le MEQ réponde par des investissements dans la construction d'écoles neuves. De plus, des pressions au développement d'équipements d'enseignement supérieur en périphérie commencent à se faire sentir, comme en témoignent l'ouverture d'un campus universitaire à Longueuil[45] et l'apparition d'un campus collégial à Terrebonne. Les investissements du MEQ en enseignement supérieur demeurent toutefois encore très concentrés dans le centre de l'agglomération (Tableau 16).

[45] L'Université de Sherbrooke, qui n'est pas propriétaire d'établissement dans la RMRM, loue des locaux à Longueuil où elle offre des cours à environ 4 000 étudiants.

Tableau 16 : Construction et agrandissement des bâtiments d'enseignement, RMRM, 1994-2001 (en millions de dollars) *

	Écoles primaires et secondaires**				Établissements collégiaux		Établissements universitaires		TOTAL	
	Part MEQ	% de la RMRM	Nombre de projets	Nombre d'écoles fermées	Part MEQ	% de la RMRM	Part MEQ	% de la RMRM	Investissements MEQ	% de la RMRM
Laurentides	73,25	28	21	0	0,0	0,0	0,0	0,0	73,25	12
Lanaudière	76,86	29	29	0	36,7	32,2	0,0	0,0	113,56	18
Laval	14,87	6	5	2	0,0	0,0	0,0	0,0	14,87	2
Montérégie	84,55	32	33	3	6,9	6,1	25,2	9,7	116,65	18
Île de Montréal	13,8	5	16	9	70,4	61,8	233,8	90,3	318,00	50
RMRM	**263,34**	**100**	**104**	**14**	**114,0**	**100,0**	**259,0**	**100,0**	**636,33**	**100**

* Les investissements en immobilisation pour l'année 2000-2001 qui ont été rendus publics seulement.
** Les données présentées ne tiennent pas compte des coûts de fermeture des écoles.
Source : MEQ.

3. Le risque d'affaiblissement de la vitalité culturelle de la métropole

La région de Montréal jouit d'un atout additionnel incomparable qui la démarque à l'échelle québécoise : elle constitue le cœur culturel du Québec et une porte d'entrée privilégiée pour les artistes, tant du Québec que de l'étranger, pour se faire connaître.

La culture reste d'ailleurs une dimension importante de l'économie métropolitaine. Plusieurs faits le prouvent :

- 85 % de l'activité artistique se déroule dans la métropole;
- 80 % de l'activité culturelle du Québec se déroule dans la métropole;
- 87 % des équipements culturels et artistiques de la région métropolitaine se retrouvent sur l'île de Montréal;
- le cœur de l'activité culturelle dans la métropole se concentre dans le centre-ville, un pôle majeur de développement.

En revanche, les développements en périphérie tendent à drainer une partie de l'activité culturelle à l'extérieur du centre et des pressions s'exercent afin de munir les couronnes d'équipements culturels plus élaborés. S'il est normal que l'ensemble de la population ait accès à des activités, des services et des équipements culturels à proximité de son lieu de résidence, la dispersion de l'activité culturelle métropolitaine présente néanmoins des risques d'affaiblissement pour ce secteur de l'économie déjà très fragile et toujours vulnérable.

2.5 LA CONGESTION : UNE HAUSSE DE LA MOTORISATION COMBINÉE À UNE BAISSE DE L'UTILISATION DU TRANSPORT EN COMMUN

RMRM =

Transport routier :
Entre 1987 et 1998, le nombre de déplacements en voiture a augmenté de 34 % (12 % (1987-1993); 19 % (1993-1998)).

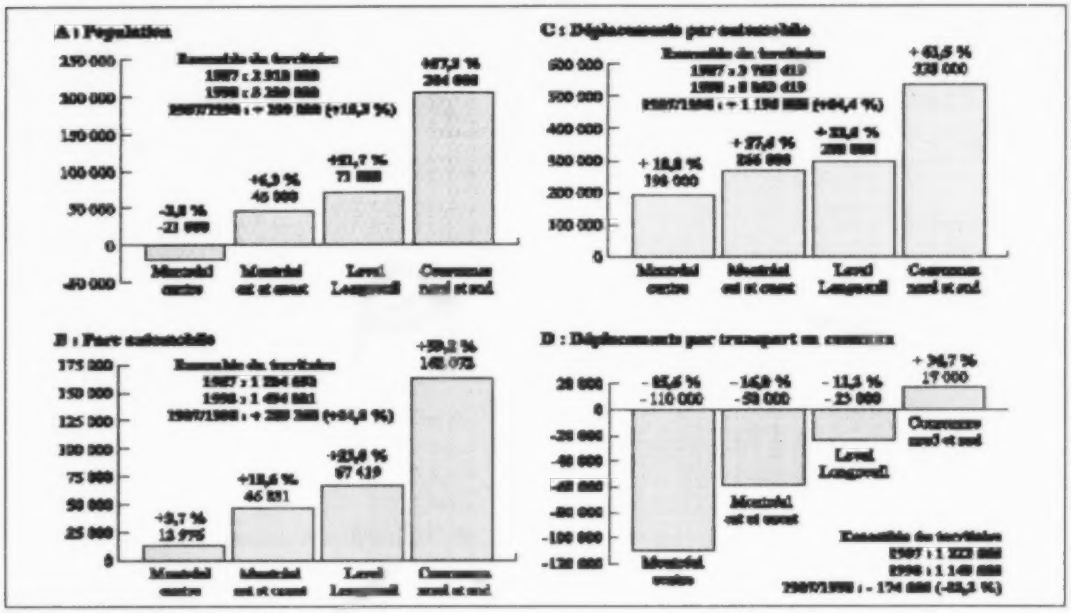
Transport en commun :

Entre 1987 et 1993, le nombre de déplacements en transport en commun a diminué de 11 %; il a encore diminué de 3 % entre 1993 et 1998, mais il a augmenté légèrement depuis 3 ans.

Le transport en commun ne représente plus que 17 % des déplacements effectués dans la RMRM.

La principale pression qu'engendre la dispersion de la population sur un territoire sans cesse plus étalé s'exerce aussi sur la gestion des déplacements intramétropolitains. Avec une expansion toujours plus considérable de la population et des emplois, il devient extrêmement difficile d'assurer à la population des services de transport en commun de qualité et de faciliter la cohésion dans ses déplacements, principalement pour le travail. Cette difficulté à offrir un service de transport en commun efficace, combinée aux nouvelles tendances démographiques et socio-économiques dans la demande

Graphique 11 : Évolution de la population, du parc automobile ainsi que des déplacements par automobile et par transport en commun, RMRM, 1987-1998



Note : Les données sont à territoire constant, 1987.
Source : *Mobilité des personnes dans la région de Montréal*, Enquête Origine-Destination 1998.
Traitement : AMT, 2001.

en transport, incite les personnes à recourir plus spontanément au transport privé, donc à l'automobile. Ces facteurs expliquent en grande partie la congestion sur les routes.

De façon générale, les données d'enquête origine-destination du MTQ et de la STCUM révèlent que le nombre de déplacements motorisés a augmenté globalement de 22 % entre 1987 et 1998, principalement dans les couronnes. Les déplacements en automobile ont augmenté de 34 % entre 1987 et 1998.

Parallèlement, la part modale relative à l'utilisation des réseaux de transport en commun – métro, trains de banlieue – est en baisse constante depuis 1982, alors que l'achalandage de ces réseaux pourrait encore être largement augmenté. Entre 1993 et 1998, le transport en commun perdait 3 % de sa part modale. À la lumière des mesures annoncées dans le *Plan de gestion des déplacements* du MTQ et dans le *Plan stratégique de développement* de l'AMT, il est acquis que, d'ici 10 ans, la capacité d'accueil et la souplesse des réseaux de transport en commun auront augmenté substantiellement grâce à des investissements gouvernementaux et métropolitains importants. Le défi consistera donc, au cours des prochaines années, à convaincre les automobilistes d'utiliser les services de transport en commun dans la mesure où ceux-ci pourront mieux répondre à leurs besoins de déplacement.

Cependant, comme la population n'habite pas seulement dans des axes de développement prédéfinis, l'organisation et l'optimisation de réseaux de transport public adaptés à la répartition de la clientèle deviennent difficiles, notamment en raison de la hausse des coûts d'exploitation de ces réseaux.

1. Les données de l'enquête origine-destination et les tendances

Les données de l'enquête origine-destination de 1998 (Graphique 11) comparant l'évolution des déplacements en transport en commun et en voiture entre 1987 et 1998 révèlent que, partout, les déplacements en voiture ont augmenté davantage en proportion que la population.

Le transport en commun a perdu du terrain principalement dans les zones pourtant les mieux desservies : 110 000 déplacements journaliers de moins au centre de l'île de Montréal, 58 000 de moins dans le reste de l'île, 23 000 de moins à Laval et à Longueuil, ce qui représente une perte totale de 191 000 déplacements journaliers dans ces trois régions. Le transport collectif paraît avoir progressé fortement dans les couronnes : on y a enregistré 17 000 déplacements journaliers supplémentaires, entre 1987 et 1998, soit une hausse de 34,7 %. Il faut toutefois mettre cette information en perspective : sur 10 déplacements par transport collectif perdus dans les trois autres régions, moins de un a été récupéré dans les couronnes. Le transport collectif n'a accaparé que 3 % de la croissance des déplacements motorisés dans les couronnes contre 97 % pour l'automobile. Il ne faut pas s'en étonner, puisque le parc automobile des couronnes s'est accru de 162 000 véhicules, toujours entre 1987 et 1998.

Si la croissance de la population dans la région peut expliquer l'augmentation du nombre de voitures sur le territoire et, par conséquent, la hausse des déplacements motorisés, certaines particularités dans l'évolution démographique métropolitaine permettent de qualifier davantage ce phénomène. Trois causes expliquent plus précisément la hausse généralisée de la motorisation et le délaissement du transport en commun.

En premier lieu, l'arrivée à maturité des cohortes d'âge du *baby boom*, principal segment de la population active, constitue une cause importante de la hausse de la motorisation. La génération du *baby boom*, par sa place sur le marché du travail, tend davantage à se déplacer en voiture que les jeunes. Le phénomène est d'autant plus important que les ménages issus de cette génération comptent deux conjoints actifs utilisant souvent chacun un véhicule pour se déplacer. Ajoutons que l'absence de planification et de canalisation des emplois dans des zones précisément desservies par transport en commun a certainement constitué un facteur additionnel qui a incité une partie de la main-d'œuvre à recourir plus facilement à la voiture pour ses déplacements domicile-travail.

En second lieu, la fragmentation des ménages et les rajustements d'horaires de vie et de lieux de résidence qui en ont résulté ont incité davantage les personnes concernées à recourir à leur voiture.

Finalement, et de façon plus générale, le vieillissement de la population et la diversité des horaires des personnes retraitées constituent une cause additionnelle de la hausse de motorisation, les personnes retraitées ayant tendance à se déplacer davantage en voiture qu'en transport en commun.

Même s'il est prévu que ces phénomènes s'atténuent au cours des années à venir, les tendances confirment que ce mouvement à la hausse de la motorisation va néanmoins se poursuivre. Les plus récentes prévisions tendancielles de déplacements du MTQ pour la région de Montréal[46] laissent entrevoir que si rien n'est fait :

- Il se fera 8,9 millions de déplacements par jour dans la région métropolitaine de Montréal en 2021, soit 9 % de plus qu'en 1998;
- Le nombre de déplacements motorisés progressera plus rapidement que ceux qui ne le sont pas, pour atteindre 7,9 millions par jour, une hausse de près de 12 % pour la même période;
- Le nombre de déplacements autoconducteurs, durant la pointe du matin[47], passera de 923 000 à 1 103 000 entre 1998 et 2021, une hausse de près de 20 %;
- Les ponts ceinturant l'île de Montréal seront davantage sollicités en 2021, en période de pointe du matin, puisque le nombre de déplacements autoconducteurs entrant sur l'île de Montréal augmentera de 17 400 dont 78 % sur la seule rivière des Prairies;

[46] *Déplacements des personnes dans la grande région de Montréal : Scénario prévisionnel 2021 tendanciel*, Service de la modélisation des systèmes de transport, MTQ, mai 2001.

[47] On définit la période de pointe du matin comme s'étendant de 6 h à 9 h.

- La demande en transport collectif connaîtra, pour l'ensemble de la région, une diminution de l'ordre de 42 000 déplacements en pointe du matin pour se situer autour de 288 000 déplacements, soit une chute de près de 13 %;
- Les deux tiers de cette chute concernent les déplacements internes à l'île de Montréal; les déplacements en transport en commun en pointe matinale y diminueront de 28 000 entre 1998 et 2021;
- À l'intérieur de l'île de Montréal, les déplacements en covoiturage (passagers d'automobile) en pointe matinale diminueront de 14 900 entre 1998 et 2021, alors qu'ils diminueront de 29 000 pour l'ensemble de la région, une chute de près de 12 %;
- L'effet combiné du recul de la demande en transport en commun et des hausses de la demande automobile feront chuter la part modale du transport en commun, à l'échelle régionale, de 22 % en 1998 à 18 % en 2021, toujours pour la pointe du matin;
- Le nombre de déplacements bimodaux, c'est-à-dire qui font appel à la fois à l'automobile et au transport collectif (notamment par le biais des parcs d'incitation), restera stable à environ 35 000 pour la pointe du matin, entre 1998 et 2021;
- Le nombre de déplacements effectués par des personnes de 50 ans et plus va augmenter de 57 %, celui des personnes de 0 à 49 ans va diminuer de 4 %;
- Près de 75 % de la baisse prévue des déplacements dans le transport en commun concerne les déplacements à destination du centre-ville et du centre de l'île de Montréal. En ce qui concerne l'automobile, plus de la moitié des déplacements supplémentaires se fera à l'intérieur de chaque sous-région.

Ces projections donnent un aperçu de l'avenir en assumant le maintien des tendances à l'œuvre au cours des années antérieures, c'est-à-dire en l'absence de toute initiative visant à modifier les comportements. Leur fonction est d'alerter les décideurs publics et privés à propos des problèmes qui risquent de se poser à l'avenir si aucune action n'est entreprise visant à modifier les tendances des années passées. Il demeure que la motorisation accrue de la population, des femmes et des jeunes en particulier, la croissance des déplacements par automobile ainsi que la poursuite du déclin du transport collectif ne constituent aucunement des faits inéluctables.

La fréquentation du transport collectif est étroitement liée à l'accessibilité aux modes lourds (métro, train). À cet égard, il faut souligner qu'entre 1961 et 1991, l'aire d'influence directe du métro a perdu 354 000 habitants, le tiers de sa population d'origine, pendant que le reste de la région métropolitaine voyait la sienne s'accroître de 1 373 000 habitants[48]. Cette situation est en partie attribuable au vieillissement de la population et à la réduction de la taille des ménages au centre de l'île de Montréal. Néanmoins, l'expérience de Toronto, où la population dans l'aire d'influence des modes lourds de transport s'est maintenue et a même légèrement augmenté de 4 000 personnes entre 1961 et 1991 grâce à une mise en valeur résidentielle des aires d'influence, prouve qu'il est possible de contrebalancer ces effets. La RMRM aurait tout avantage à remettre en valeur ces espaces afin d'assurer une clientèle constante aux réseaux d'infrastructures de transport en commun par une politique de repeuplement des aires d'influence des modes lourds de transport en commun.

Au cours des années récentes, le déplacement de population du centre vers les couronnes a certes ralenti, mais il ne s'est pas inversé. En effet, les données les plus récentes de l'Institut de la statistique du Québec indiquent que depuis 1996, l'île de Montréal continue de perdre en moyenne 3 000 habitants par année quand les couronnes nord et sud en gagnent toujours plus de 15 000 par année.

Quels que soient les efforts consentis pour améliorer l'offre de transport collectif dans les couronnes, il ne sera jamais possible d'y compenser les pertes d'usagers enregistrées dans les quartiers centraux et anciens. Les résultats des enquêtes origine-destination de 1987 et de 1998 sont très clairs à cet égard. En effet, pour dix déplacements perdus au centre, un seul a pu être retrouvé dans les couronnes, le transport collectif n'ayant assumé que 3 % de la nouvelle demande de transports motorisés.

[48] Voir R. Bergeron, *Évolution 1961-1991 des caractéristiques socio-démographiques des populations vivant à proximité du métro : Comparaison entre Montréal et Toronto*, 1998.

L'expansion urbaine touche aujourd'hui l'emploi autant que l'habitation. Toujours suivant les enquêtes origine-destination de 1987 et 1998, la partie centrale de l'île de Montréal a perdu 34 000 destinations d'emploi durant cette période, alors que les couronnes en ont gagné exactement le même nombre. Exprimés en pourcentage, la perte est de 6 % au centre, alors que le gain est de 41 % dans les couronnes. Suivant une autre source[49], entre 1981 et 1996, les zones hors pôle d'emploi ont accueilli la moitié des 235 300 emplois qui se sont ajoutés durant cette période dans la région métropolitaine. La dispersion de l'emploi dans des environnements urbains pratiquement impossibles à desservir par transport collectif, mais aisément accessibles par automobile, doit être reconnue comme l'un des facteurs principaux du déclin du transport collectif.

Bien qu'un plafonnement des déplacements des personnes au cours de la prochaine décennie puisse contribuer à limiter la congestion, les tendances observées renforcent l'importance de continuer à développer les mesures favorisant un transport plus durable, que ce soit au chapitre de l'aménagement ou à celui de l'utilisation prioritaire du transport en commun.

2. Le transport et l'activité économique

Historiquement, le réseau routier supérieur de la RMRM s'est constitué à partir de la desserte de l'île de Montréal en tant que principale zone d'emploi et d'industries, ainsi qu'en témoigne la convergence des principaux axes autoroutiers vers cette dernière. Encore aujourd'hui, les principales autoroutes qui se dirigent au centre de l'agglomération aboutissent à l'autoroute 40 (Métropolitaine), ce qui tend à y cristalliser la congestion routière. Le réseau est par ailleurs discontinu, huit artères autoroutières dessinant un tracé incomplet[50].

De plus, l'île de Montréal rassemble les principales zones industrielles génératrices ou fortement dépendantes des activités de camionnage, notamment en raison de la présence importante d'entreprises manufacturières ainsi que de commerces de gros et de détail. Le rendement de ces secteurs de l'économie reste fortement tributaire du niveau et du rendement des déplacements de biens par camion.

Tous ces facteurs concourent à rendre l'utilisation des autoroutes de plus en plus difficile, particulièrement en raison de la compétition importante que doivent se livrer automobilistes et camionneurs aux heures d'affluence[51]. Toutes les données disponibles montrent que les problèmes de congestion tendent à s'aggraver plutôt qu'à s'atténuer.

L'achalandage journalier, en semaine, sur les 15 ponts d'accès à l'île de Montréal constitue un indicateur privilégié de l'état de la congestion dans la région métropolitaine. Entre 1987 et 1998, il est passé de 935 000 véhicules à 1 325 000, soit une augmentation de 42 %, ce qui correspond à un taux annuel moyen de croissance de 3,22 %. Les ponts Jacques-Cartier et Champlain sont chaque jour saturés de longues heures, avec un achalandage quotidien totalisant 120 000 véhicules pour le premier, 150 000 pour le second.

Les ponts agissent comme goulots d'étranglement de l'ensemble du réseau de transport terrestre de la région. Ils offrent des images saisissantes des problèmes qu'entraîne la congestion. Ayant pour fonction de donner accès aux îles de Montréal et de Laval, les ponts alimentent aussi le réseau autoroutier et artériel d'une circulation chaque jour plus dense. Or, la réserve de capacité du réseau autoroutier semble nulle en de nombreux endroits sur l'île de Montréal et aux abords des ponts qui y conduisent, sur la proche rive sud et sur une partie du réseau de Laval de même que sur les ponts menant de la rive nord à Laval. C'est pourquoi la circulation automobile de transit se déverse de plus en plus dans le réseau artériel, voire dans les secteurs résidentiels. On peut aujourd'hui dire que la congestion tend, au centre de l'agglomération, à devenir un phénomène non plus localisé et ponctuel, mais au contraire généralisé dans l'espace et dans le temps.

[49] William J. Coffey, Claude Manzagol et Richard G. Shearmur, « L'évolution spatiale de l'emploi dans la région métropolitaine de Montréal, 1981-1996 », *Cahiers de géographie du Québec*, volume 44, nº 123, décembre 2000.

[50] La même problématique s'applique au réseau artériel (par exemple, les axes Rodolphe-Forget / Bourget, le boulevard Marien, etc.).

[51] À ce sujet, voir les cartes 5 et 6 du *Plan de gestion des déplacements* du ministère des Transports.

2.6 UNE DÉTÉRIORATION DE L'ENVIRONNEMENT PAR SUITE DE L'AUGMENTATION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

RMRM = Émissions de GES attribuables au transport (équivalent CO_2) :

1994 : 10,3 millions de tonnes

2000 : 12 millions de tonnes

La hausse du nombre de véhicules automobiles et leur utilisation plus fréquente lors de déplacements combinée à la baisse de la part modale du transport en commun participent directement à la détérioration de l'environnement physique en raison des émissions de gaz à effet de serre résultant du volume élevé d'essence consommée.

Ces gaz à effet de serre contribuent au réchauffement de la planète, lequel entraîne à son tour une détérioration des milieux naturels et des écosystèmes. La qualité de vie générale de la RMRM s'en trouve alors diminuée.

Au Québec, en 1990, les émissions anthropiques de GES, exprimées en équivalent CO_2, étaient évaluées à 81,9 millions de tonnes. En 1996, ce volume était passé à 83,4 millions de tonnes. Si rien n'est fait pour enrayer leur progression[52], les émissions sont appelées à atteindre 94,1 millions de tonnes en 2011, puis 105,7 millions de tonnes en 2026. Sur l'ensemble de la période 1990-2026, la progression attendue est donc de 23,8 millions de tonnes ou 29 %. Précisons qu'appliquée au Québec, la cible canadienne fixée à Kyoto, soit une réduction des émissions de 6 % d'ici la période 2008-2012 par rapport à leur niveau de 1990, signifierait qu'à cette date, les émissions totales de GES correspondraient à un volume de 77 millions de tonnes par année.

Le secteur du transport est celui dont les émissions de GES progressent le plus vite. Pour l'ensemble de la période 1990-2026, il est prévu que le volume passera de 30,4 à 45,3 millions de tonnes, une augmentation de 49 %. Ainsi, les transports, qui représentaient 34 % des émissions anthropiques de GES en 1990 au Québec et 38 % en 1998, pourraient en représenter 43 % en 2026.

En moyenne, une automobile circulant au Québec produit annuellement 5 tonnes de GES, soit 3,5 fois son propre poids. Dans le cas des camions lourds, la production annuelle moyenne de GES est de l'ordre de 85 tonnes, nettement plus de 10 fois le poids à vide des véhicules.

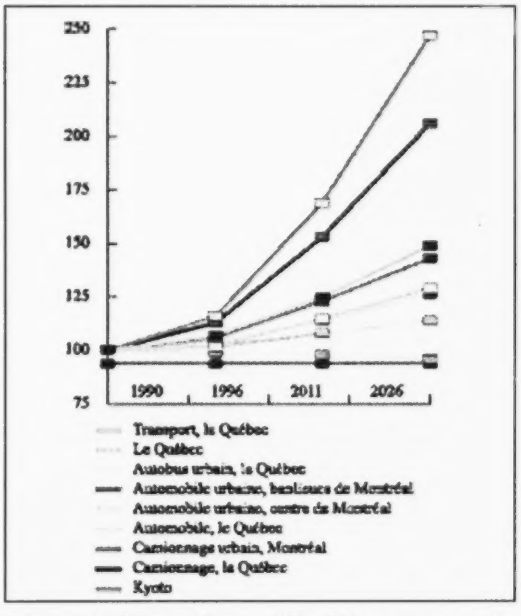
Dans la région métropolitaine de Montréal, pour l'ensemble de l'année 1994, on estimait que les émissions de GES s'élevaient à 24,4 millions de tonnes (équivalent CO_2). La part attribuable à l'automobile était de 6,7 millions de tonnes contre 3,9 pour le camionnage urbain et 0,3 pour les autobus urbains, soit approximativement 11 millions de tonnes pour le secteur des transports, soit 45 % du total des émissions. Ce chiffre serait à présent, selon un expert du MENV, de l'ordre de 12 millions de tonnes par année. La rapidité de cette progression s'explique par la croissance au rythme de 2 % par année du parc automobile de la région métropolitaine (289 000 véhicules de plus entre 1987 et 1998) et de 2,6 % par année du nombre journalier de mouvements de camions (93 000 en 1990, 120 000 en 2000).

Le Graphique 12 montre clairement la place déterminante qu'occupe la région métropolitaine de Montréal dans la problématique environnementale du transport au Québec. En effet, la progression du camionnage urbain, en ce qui a trait au transport des marchandises, ainsi que celle de l'automobile, dans les couronnes, pour ce qui est de la mobilité des personnes, constituent les deux moteurs principaux de la croissance appréhendée des émissions anthropiques de GES au Québec.

Même si le camionnage représente un secteur économique dynamique et autonome, il y aurait néanmoins lieu d'enclencher pour le transport urbain des marchandises une réflexion similaire à celle qui a été faite au cours des dernières années pour le transport des personnes. Plusieurs voies s'offrent à cette réflexion, que ce soit au chapitre de l'aménagement (analyse du potentiel de regroupement des entreprises et des commerces dans des secteurs ou dans des pôles ciblés et desservis par le réseau routier supérieur, mise en place de centres de distribution, etc.), de l'environnement (utilisation de véhicules à plus faible consommation d'énergie) ou par la recherche de stratégies plus adaptées en transport, notamment en avançant la réflexion sur l'intermodalité rail-route appliquée au cas de la région.

[52] C'est-à-dire suivant le modèle de référence du ministère des Ressources naturelles du Québec. Voir Groupe de travail sur les transports, Mécanisme québécois de concertation sur les changements climatiques, *Problématique des transports et des changements climatiques au Québec*, décembre 2000.

Graphique 12 : Progression prévue des émissions de gaz à effet de serre, par secteur, RMRM, 1990-2026 (Indice 1990 = 100)



Sources : Modèle de référence (1990-2026) du ministère des Ressources naturelles du Québec; GTT, *Problématique des transports et des changements climatiques au Québec*, novembre 1999, Tableau 18, p. 69.
Traitement : AMT.

Alors que le Québec a adhéré à l'objectif du protocole de Kyoto de réduction de 6 % de GES par rapport à ses émissions de 1990, les résultats observés montrent que les efforts actuels sont insuffisants et que l'action à poursuivre pour l'atteinte de l'objectif devra encore être plus importante. Une étude canadienne comparant l'évolution des émissions de GES attribuables au transport des personnes dans les trois plus grandes villes canadiennes (Vancouver, Toronto et Montréal) conclut qu'au rythme où les émissions progressent, il faudra en 2010 un objectif de réduction de 17 % dans la RMRM pour atteindre l'objectif initial de Kyoto[53].

[53] Source : DELCAN, *Strategies to Reduce Greenhouse Gas Emissions from Passenger Transportation in Three Large Urban Areas*, février 1999, p. 2.4.

2.7 UNE NÉCESSAIRE AMÉLIORATION DES QUARTIERS ANCIENS DU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION

RMRM =

Augmentation du nombre de ménages (1981-1996) :
Ville de Montréal : 11,4 %
Reste de l'île de Montréal : 14,1 %
Laval : 45,3 %
Couronne sud : 42,3 %
Couronne nord : 81,5 %

Parc de logements antérieur à 1945 :
Ville de Montréal : 26 %
Couronnes : 6 %

Parc de logements postérieur à 1986 :
Ville de Montréal : 8 %
Couronnes : 29 %

Pourcentage de logements anciens ayant besoin de rénovations :
Ville de Montréal : 46,7 %
Laval : 55 %
Couronnes : 51 %

1. L'offre de logements ne répond pas toujours à la demande

Les réalités de la vie résidentielle amènent les ménages à considérer les quartiers plus anciens comme des milieux de vie généralement moins attractifs[54]. Les logements y apparaissent plus vieux et détériorés et les équipements collectifs moins bien entretenus. Il résulte de cette perception une certaine dévalorisation des quartiers anciens de la part des jeunes ménages au profit des couronnes où la possibilité d'acquérir une maison neuve et plus spacieuse à un prix et un taux de taxation plus bas devient un avantage.

Certes, les logements anciens attirent en général la population sensible au patrimoine urbain. Mais ces logements restent souvent mal adaptés aux réalités de la vie moderne et aux besoins des jeunes ménages et des familles comptant plusieurs enfants.

[54] Cette affirmation est plutôt générale, car on peut relever un cas qui échappe à cette logique, celui du Plateau Mont-Royal dont le cadre bâti et les logements sont anciens, mais qui, par son cachet et sa vie de quartier, attire une population jeune et plus favorisée sur le plan socio-économique.

Par rapport à l'ensemble de la RMRM, les logements anciens de la partie centrale situés sur le territoire de la ville de Montréal, en proportion, demandent cependant moins de rénovations que dans les autres parties de la région. Cependant, comme la ville de Montréal comprend 64 % des logements de la RMRM datant de 1945 ou d'avant, Montréal affiche par conséquent un nombre plus élevé de logements à rénover que le reste de la région.

2. La qualité de vie au centre de l'agglomération est aussi dépendante d'une stratégie judicieuse de mise en valeur des infrastructures de transport

Dans les mentalités populaires, les quartiers centraux et anciens sont perçus comme un environnement bruyant, pollué et peu sécuritaire.

Un sondage récent a une fois de plus confirmé que la sécurité pour les enfants et la tranquillité sont les deux raisons principales incitant la majorité des ménages à préférer les banlieues résidentielles à la ville centrale[55]. À l'inverse, le principal avantage invoqué par ceux qui, financièrement capables de quitter l'île de Montréal, choisissent néanmoins d'y demeurer, est d'éviter les embouteillages. S'il existait une « combinaison gagnante », elle consisterait à offrir des milieux de vie sécuritaires et paisibles dans la ville centrale et dans le centre de l'agglomération.

Toutefois, dès que le développement résidentiel s'éloigne de l'activité urbaine et s'implante en périphérie pour satisfaire la clientèle des ménages désireux d'aspirer à un environnement tranquille, l'éloignement et les distances à parcourir compliquent fortement la mise en place d'un service de transport en commun et incitent les nouveaux résidants à utiliser leur voiture.

Or, le facteur qui a le plus de conséquences sur la tranquillité et la sécurité des cadres de vie est indéniablement la circulation automobile. À cet égard, il convient de distinguer entre la circulation réalisée par les résidants et celle des non-résidants, la première tendant à être considérée comme un droit légitime, l'autre, comme un envahissement.

Tableau 17 : Impact sur la population locale des déplacements automobiles des non-résidants, pointe du matin, 1998

Proportion des véhicules des non-résidants sur le total de ceux circulant dans la région		Nombre de véhicules des non-résidants circulant dans la région	
Centre-ville	89 %	Île de Montréal centre	189 000
Île de Montréal centre	51 %	Centre-ville	108 000
Laval	48 %	Île de Montréal ouest	92 000
Île de Montréal est	46 %	Laval	91 000
Longueuil	43 %	Longueuil	69 000
Île de Montréal ouest	41 %	Île de Montréal est	57 000
Couronne sud	10 %	Couronne sud	17 000
Couronne nord	10 %	Couronne nord	16 000

Source : Données O-D 1998. Matrices 8 X 8.
Compilation : AMT.

[55] André Pratte, série de trois articles publiés dans *La Presse* des 10, 11 et 12 juin 2000. Selon ce sondage, les taxes et le prix des maisons moins élevés, ou chez les locataires les loyers plus bas, viennent loin derrière.

[56] Les statistiques disponibles portent sur la pointe du matin (PAM) et sur l'ensemble de la journée (24 h). En PAM, on peut considérer qu'il y a équivalence entre ***déplacements à l'origine*** et ***déplacements des résidants***, comme cela a été fait ici. Il n'y a pas de raison pour que les taux soient différents sur 24 heures, bien que les statistiques disponibles ne permettent pas de le prouver.

Le Tableau 17 montre que 89 % des mouvements de véhicules enregistrés au centre-ville sont effectués par des non-résidants quand, dans les couronnes, la proportion n'est que de 10 %[56]. Ainsi, c'est à juste titre que le centre-ville serait perçu comme bruyant et peu sécuritaire et, à l'inverse, que les couronnes seraient considérées comme un milieu offrant quiétude et sécurité. Ces perceptions paraissent d'autant plus fondées que l'on prend en compte le nombre de déplacements des non-résidants. Dans les couronnes nord et sud, qui composent un territoire très vaste, on ne constatait en 1998 que 33 000 mouvements de véhicules effectués par des non-résidants, en pointe matinale. Au centre de l'île de Montréal, là où la grille d'artères et de rues absorbe l'essentiel des flux de circulation, le nombre de mouvements véhiculaires était de 189 000. Cet état de fait contribue donc à maintenir une situation indésirable où les quartiers centraux demeurent aux prises avec une circulation automobile qu'ils ne souhaitent pas avoir et qui, par ricochet, fait persister l'image d'un environnement pollué et moins sécuritaire au centre de l'agglomération.

RMRM (1996) =
Taux de propriété :
Île de Montréal : 34 %
Laval : 65 %
Couronne sud : 67 %
Couronne nord : 70 %

Personnes âgées de 65 ans et plus (1996) :
Île de Montréal : 21 %
Laval : 18 %
Couronne sud : 14 %
Couronne nord : 11 %

Ménages formés d'une personne seule :
Île de Montréal : 39 %
Laval : 22,7 %
Couronne sud : 21,3 %
Couronne nord : 20,2 %

71 % des ménages de la RMRM formés d'une seule personne se retrouvent sur le territoire de l'île de Montréal.

Ménages avec revenu annuel inférieur à 25 000 $:
Île de Montréal : 43 %
Laval : 27,3 %
Couronnes : 26 %

Ménages avec revenu annuel supérieur à 60 000 $:
Île de Montréal : 20,7 %
Laval : 29,5 %
Couronnes : 32,5 %

Immigration : l'île de Montréal accueille annuellement 75 % de l'ensemble des immigrants du Québec.

Un changement d'approche dans le développement urbain où les services seraient concentrés et où le transport en commun serait davantage valorisé permettrait d'inverser cette situation. Pour ce faire, le développement devrait être canalisé dans l'aire d'influence des modes lourds de transport en commun (métro, trains) afin d'inciter les résidants à l'utiliser sur une base régulière. Cette approche favoriserait une amélioration de la qualité de vie en limitant les déplacements, ce qui réduirait la circulation motorisée dans son ensemble de même que les nuisances qui y sont associées[57].

[57] Selon le Groupe de travail sur les transports, *op. cit.*, en moyenne, chaque année et pour chaque ménage qui choisit de résider près du métro plutôt qu'en périphérie de l'agglomération métropolitaine, il a pu être estimé que l'on obtient :

- 1 050 déplacements par automobile en moins;
- une réduction de 15 000 kilomètres du kilométrage automobile urbain;
- ce qui est l'équivalent du retrait complet d'une automobile, en l'occurrence, le second véhicule du ménage;
- une réduction des GES de l'ordre de 6 000 kilogrammes;
- 625 déplacements supplémentaires par transport en commun;
- 425 déplacements supplémentaires à pied ou à vélo.

2.8 DES DISPARITÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

Délaissé par les ménages jeunes et plus fortunés, le centre de l'agglomération finit par concentrer les groupes socio-économiques auxquels l'accession à la propriété et à un mode de vie prospère devient difficile, voire impossible. Cœur historique de l'agglomération par les services et les équipements qu'on y a implantés, le centre offre pour ces populations l'avantage de la proximité des services de base et habituellement la possibilité de location de logements à prix raisonnable.

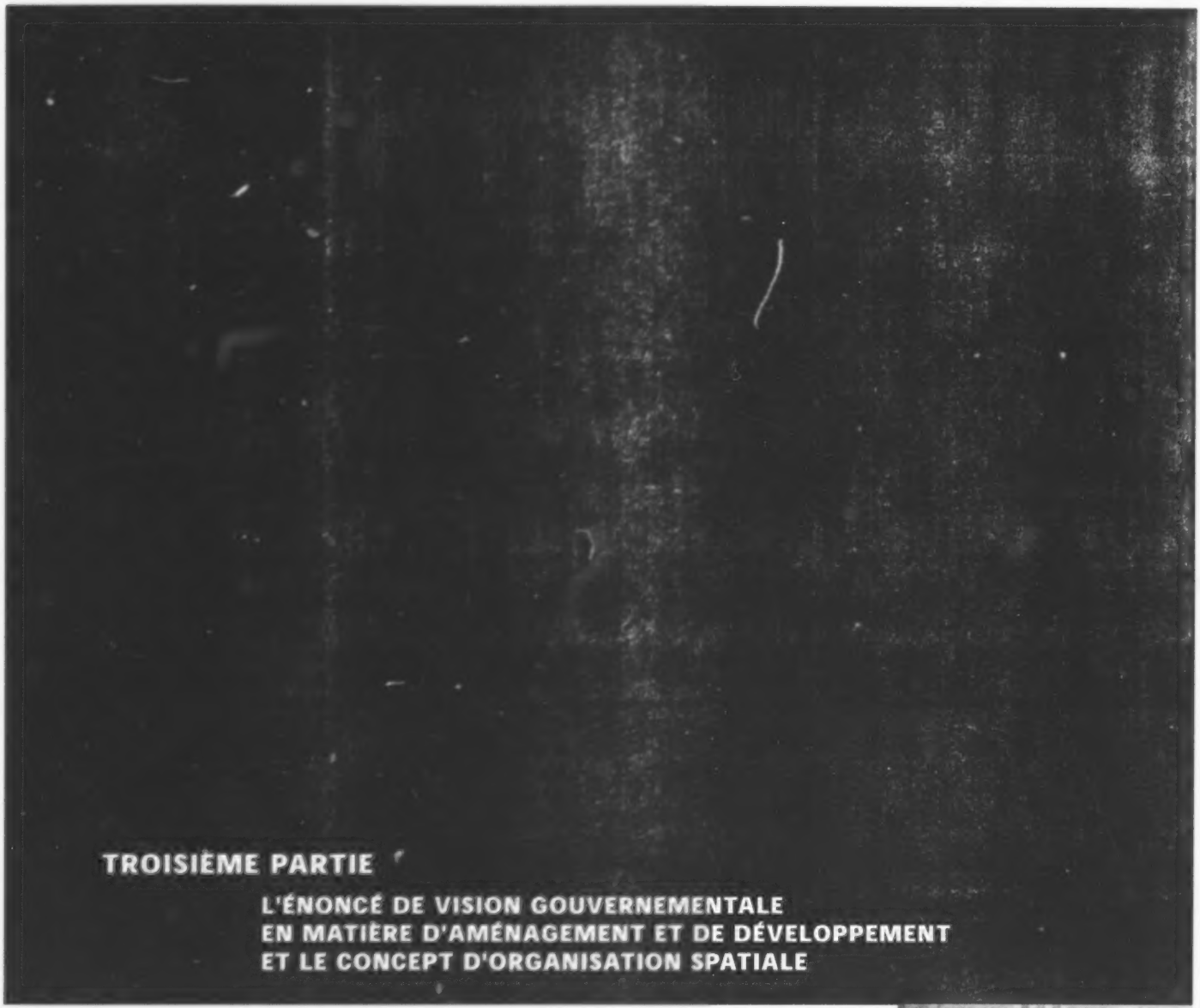
Pour les groupes ethniques en particulier, l'île de Montréal constitue un point d'implantation tout indiqué en raison de son caractère cosmopolite et de la présence des services institutionnels fondés par les communautés immigrantes. À ce sujet, le MRCI a procédé, en juin 2000, à une redéfinition et une réorganisation de ces services sur l'île de Montréal. Quatre carrefours d'intégration y sont en place : nord, sud, est et ouest. Les personnes ont ainsi accès à divers services tels que la recherche d'emploi, les équivalences, la francisation et l'intégration. Ces réaménagements reposent sur une volonté du MRCI de se rapprocher des milieux de vie et de faciliter les arrimages avec les différents intervenants, notamment sur le plan local.

À long terme, le regroupement ou même la concentration de communautés dans un espace bien défini du territoire métropolitain peut poser des problèmes d'intégration pour la population qui l'habite si elle entend en sortir, ou pour la population qui voudrait y habiter. Ainsi, les couronnes et les quartiers périphériques peuvent offrir un milieu résidentiel intéressant aux communautés ethniques qui, en retour, contribuent à l'enrichissement culturel de la région. En revanche, les services collectifs paraissent quelquefois mal adaptés aux besoins des communautés culturelles.

Dans certains cas, la rigidité de l'aménagement fait qu'en plus, il devient très difficile d'adapter le cadre bâti existant à des réalités sociales et économiques nouvelles. Des couples arrivant à l'âge de la retraite se retrouveront dans certains cas devant le dilemme de vendre leur propriété et quitter la ville qu'ils habitaient, faute de pouvoir y trouver des résidences plus petites, ou demeurer dans leur résidence en étant obligés d'entretenir une propriété trop vaste pour leurs besoins.

LA NÉCESSITÉ D'UNE VISION COMMUNE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE POUR ASSURER LA COHÉRENCE DES INTERVENTIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

L'urbanisation des dernières décennies a posé différents problèmes liés à l'optimisation des équipements et des infrastructures en place en large partie financés par le gouvernement.



TROISIÈME PARTIE

L'ÉNONCÉ DE VISION GOUVERNEMENTALE EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT ET LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

POUR UNE MÉTROPOLE SOLIDAIRE, ATTRAYANTE, COMPÉTITIVE ET VIABLE

À quoi l'agglomération de Montréal ressemblera-t-elle en 2021? Quelle sera la qualité de vie de ses habitants? Aurons-nous atteint les objectifs de réduction des GES? La mobilité des personnes et des marchandises sera-t-elle assurée convenablement? La pérennité du territoire agricole aura-t-elle été assurée? La qualité de l'aménagement de l'agglomération sera-t-elle un facteur favorisant le développement économique? Voilà autant de questions soulevées par le Cadre d'aménagement.

Comme il a été mentionné dans la partie précédente, l'absence d'une vision métropolitaine en matière d'aménagement a contribué à la dispersion de la population sur le territoire[58], entraînant du même coup une surconsommation des sols, la destruction d'une part importante de la zone agricole et des coûts publics en matière d'infrastructures et de services publics. Il en est résulté également une croissance phénoménale du nombre d'automobiles sur les routes et la congestion de tous les ponts vers l'île de Montréal. L'accentuation du transport dans la région se traduit par l'émission quotidienne de près de 33 000 tonnes d'équivalent CO_2 en gaz à effet de serre[59], qui menace la qualité de l'air et la santé publique.

À QUOI L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL RESSEMBLERA-T-ELLE EN 2021?

QUELLE SERA LA QUALITÉ DE L'AIR RESPIRÉ PAR SES HABITANTS?

QUELLE SERA LA QUALITÉ DE VIE DES QUARTIERS?

Ces tendances s'affirment alors que le gouvernement québécois a pourtant adhéré aux grands objectifs de Kyoto, établis en 1997, et en particulier à l'objectif canadien, soit la réduction des émissions de gaz à effet de serre de 6 % par rapport à leur niveau de 1990. Un changement de cap s'impose[60].

Le Cadre d'aménagement abonde dans le même sens que le Plan d'action québécois sur les changements climatiques, lequel évoque avec pertinence les avantages d'un contrôle plus minutieux de l'expansion urbaine et une réduction de l'utilisation de l'automobile :

> « [...] Que voulons-nous faire de nos villes et de nos campagnes? Quelles sont nos priorités?
>
> « Les gains sociaux à restreindre l'étalement urbain, à réduire l'usage et la place des voitures dans les centres-villes, à respirer un air plus sain, à diminuer le bruit, à utiliser des moyens de transport urbain qui favorisent l'activité physique, à raccourcir notre temps de transport, à reverdir et ombrager les villes, à maintenir le même confort dans nos immeubles avec moins d'énergie, à améliorer l'attrait des transports publics, à rapprocher les gens, à renouer avec la conscience collective et à favoriser la mixité des cultures et des usages sont nombreux et ils s'accompagnent de gains environnementaux, de gains en santé et de gains économiques[61]. »

---

[58] Il est en général admis que le développement urbain des grandes villes dans la seconde moitié du 20e siècle s'est orienté en fonction de la présence et de l'utilisation de l'automobile (modèle COD ou *Car Oriented Development*). Avec l'émergence de ces divers problèmes, le développement urbain doit maintenant s'orienter vers une utilisation systématique des réseaux de transport en commun et une densification du tissu urbain, modèle que les Américains ont baptisé du diminutif de TOD (*Transit Oriented Development*) que l'on pourrait appeler en français « aménagement superposé au transport en commun », donc calqué sur le tracé des modes lourds de transport public. Dans ce modèle de développement, le transport en commun constitue ni plus ni moins le squelette de la forme urbaine.

[59] Estimation calculée en fonction de la part actuelle d'émissions attribuable au transport dans la RMRM, qui serait de 12 millions de tonnes (équivalent CO_2), chiffre qui demeure lui-même estimatif.

[60] Un rapport du Groupe scientifique international sur les changements climatiques soutient que le réchauffement de la planète au cours du 21e siècle pourrait être pire que les scénarios les plus pessimistes avancés jusqu'à présent (cité par L.G. Francoeur dans *Le Devoir*, 27 octobre 2000).

[61] Gouvernement du Québec, *Plan d'action québécois sur les changements climatiques*, p. 20.

UN ÉNONCÉ DE VISION POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le gouvernement retient l'énoncé de vision qui suit pour l'aménagement durable et cohérent de la région métropolitaine. Cet énoncé constitue la pierre angulaire sur laquelle les orientations viendront prendre appui. Par sa teneur et sa portée, il pourra également inspirer la Communauté métropolitaine de Montréal dans l'élaboration de son propre énoncé de vision stratégique tel que le prévoit l'article 127 de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréa*l.

Optimiste et inspirée, cette vision se projette à l'horizon de l'année 2021, après plusieurs années disciplinées en matière de développement et d'aménagement du territoire.

Structurée selon les grandes missions poursuivies par l'État québécois, cette vision fait le pari, pour l'avenir de la région métropolitaine de Montréal, d'une plus grande prospérité et d'une meilleure qualité de vie, individuelle et collective.

Placée sous le signe du développement durable, cette vision mise à la fois sur la diversité biologique et l'utilisation rationnelle des ressources, et sur une éthique sociale dans l'utilisation de ces ressources, tant entre les générations qu'entre les différents groupes de la société.

Quatre mots, enfin, illustrent avec force l'essentiel de cette vision : **solidarité, attractivité, compétitivité et viabilité**.

MISSION SOCIALE

En 2021... la prospérité de l'économie de l'agglomération montréalaise rendra possible un partage régional de la richesse au nom de la solidarité sociale. La préoccupation pour la gestion de la croissance restera associée à un souci d'équité sociale pour les communautés présentes et futures. Le véritable coût environnemental et social de la croissance sera ainsi payé par ceux et celles qui profitent des bénéfices de cette croissance.

Les quartiers anciens ou vétustes de l'agglomération constitueront alors des éléments importants de l'identité de la région montréalaise. Réhabilités dans le respect de la mémoire des lieux, ces quartiers bénéficieront d'une grande qualité de vie urbaine.

Globalement, l'espace montréalais sera caractérisé par une grande mixité des populations qui y habiteront. L'agglomération sera ainsi constituée de nombreuses communautés présentant des profils diversifiés. Chacune offrira une variété d'habitats, chacune affichera une personnalité propre. Ces voisinages seront denses et se démarqueront les uns des autres. Des espaces publics auront partout été aménagés afin de permettre et d'encourager des échanges civiques à tous les points de vue enrichissants.

L'organisation des soins de santé sera adaptée aux besoins particuliers d'une population vieillissante dans un souci d'accessibilité et d'équité tout en tenant compte de la vocation singulière de la métropole. Les services de soins de santé de première ligne seront ainsi à proximité des clientèles, alors que les services et équipements spécialisés, à la fine pointe des nouvelles technologies et de portée métropolitaine, demeureront nombreux et accessibles au centre de l'agglomération. Cette spécialisation du centre de l'agglomération de la métropole, reconnue et encouragée, contribuera à l'autosuffisance du Québec en matière de soins de santé.

En même temps, le bien-être et l'épanouissement des enfants et des jeunes générations seront valorisés. Aussi bien au centre de l'agglomération que dans les quartiers périphériques, des initiatives publiques viseront à attirer et à servir les familles selon le choix du lieu de résidence de chacune.

MISSION ÉDUCATIVE ET CULTURELLE

En 2021... l'acquisition des savoirs et l'éducation, dans leur acception la plus large, seront des préoccupations pour chaque citoyen et citoyenne.

Sur l'ensemble du territoire métropolitain se déploiera un solide réseau d'écoles publiques primaires et secondaires conçu pour répondre aux besoins d'éducation des jeunes générations mais également pensé de façon à enrichir la dynamique locale communautaire. Le centre de l'agglomération continuera, de son côté, à regrouper la majorité des établissements d'enseignement supérieur et des centres de recherche, ce qui contribuera globalement à l'avantage compétitif de l'agglomération. La contribution des établissements d'enseignement supérieur au développement économique et culturel de la métropole sera reconnue et encouragée.

Devant l'étranger, la métropole continuera d'affirmer fièrement son statut de plus grande agglomération francophone des Amériques tout en tirant avantageusement profit de la cohabitation des deux peuples fondateurs, de son cosmopolitisme et du bilinguisme – voire du multiculturalisme – de sa population.

L'agglomération montréalaise sera reconnue dans le monde pour l'excellence de la créativité et de la vitalité de son milieu artistique. La ville de Montréal, plus particulièrement, demeurera le principal pôle culturel du Québec et son attraction, encouragée par les pouvoirs publics, rejaillira sur l'ensemble du Québec. Parallèlement, des services culturels de proximité, nombreux et diversifiés, seront offerts aux populations des couronnes.

L'agglomération montréalaise comptera plusieurs ensembles patrimoniaux et de nombreux attributs culturels admirablement conservés. La dimension culturelle de l'eau et de la nature sera préservée et mise en valeur. Ces attraits contribueront au potentiel touristique de la région.

La région métropolitaine de Montréal se distinguera par sa tolérance et son ouverture envers la diversité, aspect qui contribuera à sa cohésion civique à l'échelle de l'agglomération. Les gens de toutes origines se reconnaîtront comme citoyens et citoyennes d'une même agglomération. La contribution des nouveaux arrivants au développement social, culturel et économique de l'agglomération sera sollicitée et valorisée.

MISSION ÉCONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE

En 2021... l'économie de l'agglomération montréalaise sera prospère, viable, compétitive, libre-échangiste et axée sur le savoir et l'innovation. Sa structure restera en même temps diversifiée. La filière industrielle, ayant par le passé fait la marque distinctive de la métropole, aura été préservée. Moteur économique du Québec, la métropole sera aussi, à l'heure de la mondialisation, sa fenêtre sur le monde, tournée vers les exportations et l'international.

Les municipalités de la région métropolitaine connaîtront alors un modèle viable de développement qui répondra aux besoins et aux aspirations de leurs habitants. La croissance aura, en effet, été gérée de façon à préserver un mode de vie prospère et à accroître la qualité de vie des citoyens. L'agglomération offrira une variété de cadres de vie et de milieux d'emplois. L'énoncé de la vision, adopté vingt ans plus tôt, aura permis d'encadrer et d'établir des priorités concernant les nouveaux projets de développement mis de l'avant.

L'agglomération se sera développée en consolidant et en densifiant à l'intérieur du périmètre d'urbanisation une forme urbaine polycentrique. Le centre de l'agglomération continuera, dans ce contexte, de jouer un rôle important sur le plan de l'emploi. La concentration des grands équipements culturels et touristiques de même que ceux des réseaux de la santé et de l'éducation contribuera à la vigueur du centre de l'agglomération.

En même temps, d'autres pôles comme Anjou / Mercier, Longueuil / Boucherville / Saint-Hubert, Saint-Laurent / Dorval, le centre de Laval et la Zone de commerce international de Mirabel exerceront un rôle important pour la définition de l'identité de la région. Les investissements publics seront concentrés dans les pôles d'emploi et de résidence historiques; ils émergeront de la région de façon à consolider la vocation de ces pôles. On y favorisera la réalisation de projets structurants. Cette stratégie, adoptée plusieurs années auparavant, se révélera à ses résultats comme particulièrement opportune pour avoir contribué à la compétitivité et la viabilité de l'agglomération.

La permanence de la base territoriale pour la pratique et le développement de l'agriculture aura été assurée. L'utilisation prioritaire du sol en zone agricole à des fins agricoles sera alors acquise. La zone agricole sera considérée comme une composante essentielle de l'écosystème urbain et comme partie intégrante du sentiment d'appartenance au territoire métropolitain. L'apport de l'activité agricole au dynamisme économique de la métropole sera reconnu. La cohabitation entre les utilisations agricoles et non agricoles en zone agricole ainsi que l'interface de la zone agricole et de la zone urbaine seront harmonieuses. L'empiétement et l'expansion de l'urbanisation en zone agricole auront été freinés. La spéculation foncière ne sera plus un obstacle au dynamisme agricole métropolitain, plusieurs terres agricoles ayant été remembrées et revitalisées. La production agroalimentaire métropolitaine sera alors reconnue et réputée pour sa qualité et sa compétitivité au plan économique.

Pour ses besoins récréatifs et pour son potentiel touristique, l'agglomération comptera sur un réseau de grands parcs régionaux que viendra compléter une réserve importante d'espaces verts situés au centre de l'agglomération. Au premier chef, le mont Royal sera mis en valeur et reconnu de tous les habitants de la région comme le lieu emblématique et patrimonial par excellence de la région métropolitaine. Les vues sur la montagne auront été protégées, ce qui embellira le paysage métropolitain.

Les berges, les îles et les plans d'eau du territoire métropolitain auront également été protégés et mis en valeur de même que les collines montérégiennes. La région bénéficiera en outre d'une qualité de l'air et de l'eau exceptionnelle. Des milieux importants sur le plan de la diversité biologique auront été préservés, tandis que les efforts de réduction de la pollution industrielle attribuable aux émissions atmosphériques produiront leurs fruits.

Les investissements publics seront consentis en appui à une stratégie de croissance pour la région, stratégie inspirée des principes du développement durable et répondant à des choix en matière de planification. Le développement urbain sera d'abord axé sur l'existant : quartiers, bâtiments, pôles économiques, infrastructures, espaces vacants et sols décontaminés. L'agglomération montréalaise vivra, en somme, à l'ère du redéveloppement urbain.

Les biens et les personnes bénéficieront d'une mobilité accrue dans l'agglomération. Les centres manufacturiers, de distribution et d'emploi seront reliés aux réseaux de transport et de communication de façon planifiée et coordonnée ce qui contribuera à assurer leur rayonnement.

Les habitants de la région pourront faire leurs courses, se divertir et socialiser en se déplaçant aisément. La marche, l'usage de la bicyclette et du transport en commun seront des choix attrayants pour effectuer des déplacements dans le voisinage, se rendre vers les centres de services régionaux ou à l'extérieur de l'aire urbaine. L'agglomération sera reconnue pour sa faible dépendance envers l'automobile.

Sous l'angle de l'aménagement et du développement du territoire, l'action combinée des divers pouvoirs publics sera réputée avoir contribué, au fil des années, à resserrer de façon significative les effets de l'expansion urbaine. L'intervention des pouvoirs publics aura, à terme, favorisé la consolidation des zones urbaines et des pôles économiques existants tout en assurant la protection de certains espaces (zone agricole; berges, îles et plans d'eau; espaces verts du centre; boisés en périphérie, plaines inondables).

Selon une tradition de gestion qui sera alors bien ancrée, la planification par les pouvoirs publics de l'utilisation des territoires non bâtis tiendra compte des milieux sensibles que sont l'eau, les sols et les milieux présentant un intérêt floristique, forestier ou faunique.

MISSION DE GOUVERNE ET DE JUSTICE

En 2021... les citoyens seront étroitement engagés dans la vie civique et les processus démocratiques. Tous auront l'impression de disposer de lieux et d'occasions pour se faire entendre et pour influer sur la prise de décision. Le leadership politique et l'engagement communautaire seront reconnus comme des valeurs importantes pour le mieux-être collectif.

La sécurité personnelle sera assurée dans l'ensemble de la région métropolitaine de façon que les préjudices aux personnes, aux propriétés et aux biens soient réduits au minimum.

Le sentiment d'appartenance à l'agglomération montréalaise sera très fort et contribuera positivement au dynamisme de la région. Le problème de la fragmentation des territoires, des pouvoirs et des services aura été surmonté en respectant les impératifs d'une gestion métropolitaine efficace.

L'organisation politique et administrative de la région reposera sur le principe de la subsidiarité et placera au cœur de son fonctionnement des valeurs comme l'équité, le partenariat, la qualité de vie et le développement durable.

Une vision de l'avenir de la métropole, endossée par l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux et régulièrement mise à jour, assurera la cohérence des interventions gouvernementales sur le territoire métropolitain.

En 2021... la RMRM se placera donc en tête de file des grandes agglomérations métropolitaines sur le plan de sa prospérité et de sa qualité de vie exceptionnelle. Elle gagnera cette place enviée après avoir placé, 20 ans durant, le développement et l'aménagement de territoire sous le signe de la solidarité, de l'attractivité, de la compétitivité et de la viabilité.

Tel est, du moins, le pari que nous autorise cette vision de l'avenir de la région métropolitaine de Montréal...

LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Pour concrétiser cette vision d'aménagement du territoire et s'assurer d'un développement durable pour l'avenir, il faut une forme d'organisation sur laquelle le développement pourra prendre assise. Tablant sur les forces de la région, le concept d'organisation spatiale présenté ici est de nature à assurer la durabilité souhaitée au développement de la région au cours des prochaines décennies.

Le concept d'organisation spatiale se compose des principaux éléments structurants de la région métropolitaine de Montréal en ce qui concerne l'urbanisation, l'occupation et la mise en valeur du territoire. Ces éléments représentent des acquis incontestables qu'il apparaît néanmoins impératif de consolider ou de remettre en valeur dans le cadre d'une stratégie globale de développement. Le concept d'organisation spatiale regroupe les principales forces de la région métropolitaine qui, dans une optique de consolidation et de mise en valeur, contribueraient à la concrétisation de la vision gouvernementale.

Ce concept a été élaboré en tenant compte du développement actuel de la région métropolitaine et des problématiques énoncées par les ministères et organismes gouvernementaux. Le concept s'inspire également des divers travaux effectués antérieurement, notamment par la Ville de Montréal à l'occasion de l'élaboration du *Plan témoin Horizon 2000* en 1967, par la Commission de développement de la région de Montréal en 1970 dans le cadre du développement de la région aéroportuaire de Mirabel et par l'Office de planification et de développement du Québec en 1978 lors de la préparation de l'*Option préférable d'aménagement* pour la grande région de Montréal.

UN CONCEPT FONDÉ SUR NEUF ÉLÉMENTS ARTICULÉS AUTOUR DU PRINCIPE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le concept d'organisation spatiale se compose des éléments suivants (Carte 11) :

1. Un centre d'agglomération dynamique et des quartiers centraux pouvant être revitalisés au cœur de la région métropolitaine.
2. Six pôles économiques prioritaires où sont concentrées les activités internationales à renforcer et sur lesquels le développement économique métropolitain peut prendre appui.
3. Une couronne périurbaine entourant le centre de l'agglomération, lieu d'interface entre la trame urbaine, la zone agricole et les grands bassins.
4. Un axe industriel est-ouest comprenant les pôles Saint-Laurent / Dorval, Centre-ville et Anjou / Mercier qui doivent être mis en réseau et desservis par un service de transport efficace.
5. Un axe de services nord-sud reliant des pôles prioritaires et des pôles secondaires à mettre en réseau et à développer en fonction de leurs infrastructures de transport en commun.
6. Une zone agricole occupant 54 % du territoire de la RMRM qu'il faut protéger et mettre en valeur.
7. Un réseau accessible d'espaces verts et de grands bassins à protéger et à mettre en valeur.
8. Un réseau d'agglomérations urbaines de recensement situées au pourtour extérieur de la RMRM soutenant la métropole sur le plan du développement économique et urbain et qui regroupera près de 338 000 personnes en 2021.
9. Une couronne champêtre à l'extérieur de la RMRM dont le caractère naturel et culturel et le potentiel touristique sont à planifier, à protéger et à mettre en valeur.

1. UN CENTRE D'AGGLOMÉRATION DYNAMIQUE ET DES QUARTIERS CENTRAUX POUVANT ÊTRE REVITALISÉS AU CŒUR DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

Le concept d'organisation spatiale repose en premier lieu sur la consolidation et la revitalisation du centre de l'agglomération de la région métropolitaine. La notion de « centre de l'agglomération » a été développée par le ministère des Transports dans le cadre des travaux d'élaboration du *Plan de gestion des déplacements*. Le centre de l'agglomération correspond à une zone d'activité économique comprise, grosso modo, entre le centre de l'île de Laval, entre les autoroutes 15 et 19, au nord, le centre de l'île de Montréal, d'Anjou jusqu'à Pointe-Claire d'est en ouest et de la rivière des Prairies jusqu'au fleuve, et la majeure partie du territoire de la MRC de Champlain, sur la rive sud.

Le centre de l'agglomération est le principal lieu d'emplois (70 % des emplois de la RMRM s'y trouvent), d'entreprises et de services collectifs de la région. Il comprend le cœur historique de la grande région de Montréal à partir duquel s'est développée la structure économique de la région métropolitaine.

2. SIX PÔLES ÉCONOMIQUES PRIORITAIRES OÙ SONT CONCENTRÉES LES ACTIVITÉS INTERNATIONALES À RENFORCER ET SUR LESQUELS LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE MÉTROPOLITAIN PEUT PRENDRE APPUI

Le concept d'organisation spatiale s'appuie sur la présence d'une série de pôles économiques où sont concentrés plus de 34 % du 1,7 million d'emplois de la région métropolitaine. Plus particulièrement, les six pôles économiques ont une fonction qui leur confère une envergure déterminante dans l'organisation spatiale de la région métropolitaine en raison de la présence d'entreprises et d'activités internationales que l'on y retrouve ou qui pourraient s'y implanter. Ces pôles sont les suivants :

- Le centre-ville de Montréal : 296 720 emplois;
- Saint-Laurent / Dorval regroupant 142 487 emplois et comprenant l'aéroport international de Dorval;
- Anjou / Mercier comprenant près de 58 814 emplois et une zone portuaire en expansion;
- Le centre de Laval : 50 047 emplois;
- Longueuil / Boucherville / Saint-Hubert qui regroupe 28 159 emplois et comprend un parc aéroportuaire à fort potentiel ainsi qu'un pôle commercial d'envergure régionale;
- La Zone de commerce international de Mirabel dont les équipements et la disponibilité des espaces en font un site à grand potentiel de développement et qui compte 10 780 emplois.

Le territoire comprend également un ensemble de centres de services à la population ainsi que des sites industriels dont les activités sont complémentaires aux pôles économiques prioritaires. La fonction et le rôle particulier de chacun d'eux devront être déterminés par la Communauté métropolitaine lors de l'élaboration de son schéma d'aménagement et de développement.

Il est d'ores et déjà acquis que la Zone de commerce international de Mirabel, retenue pour son potentiel d'attraction d'entreprises de rayonnement international, fera l'objet de mesures visant à y canaliser et y structurer le développement et la croissance d'une manière qui respecte le caractère agricole dominant de la municipalité que le gouvernement entend préserver. Les mesures de développement de la zone de commerce international seront développées et mises en œuvre conjointement par le gouvernement, la Communauté métropolitaine de Montréal et la Ville de Mirabel.

3. UNE COURONNE PÉRIURBAINE ENTOURANT LE CENTRE D'AGGLOMÉRATION, LIEU D'INTERFACE ENTRE LA TRAME URBAINE, LA ZONE AGRICOLE ET LES GRANDS BASSINS

Excroissance du centre de l'agglomération, la couronne périurbaine peut être associée aux zones résidentielles de la banlieue et comprend majoritairement des aires résidentielles de faible densité, soit de 15 à 20 logements à l'hectare. Cette couronne couvre un territoire situé entre le centre de l'agglomération et la zone agricole permanente.

Le développement de cet espace doit s'inscrire dans un objectif de consolidation et de rentabilisation des services publics existants et dans le respect des activités agricoles qui sont en place. Compte tenu du fait que le développement résidentiel s'effectuera encore en partie dans les couronnes, le gouvernement entend déployer des mesures, de concert avec la Communauté métropolitaine de Montréal, afin

d'y canaliser le développement de manière à optimiser les équipements et les infrastructures en place actuellement, et assurer leur pérennité.

4. UN AXE INDUSTRIEL EST-OUEST COMPRENANT LES PÔLES SAINT-LAURENT / DORVAL, CENTRE-VILLE ET ANJOU / MERCIER QUI DOIVENT ÊTRE MIS EN RÉSEAU ET DESSERVIS PAR UN SERVICE DE TRANSPORT EFFICACE

Suivant l'orientation géographique est-ouest de l'île de Montréal, on peut observer que trois des six pôles économiques prioritaires que retient le Cadre d'aménagement – Saint-Laurent / Dorval, Centre-ville de Montréal et Anjou / Mercier – forment un tracé axial sommaire dans la partie centrale de la région. Aux extrémités de l'île de Montréal, les parties est et ouest comptent également des pôles tels qu'ils sont précisés dans la seconde partie du document (voir Tableau 15), à savoir l'ouest de l'île, qui s'étend le long des autoroutes 20 et 40, et Pointe-aux-Trembles dans la partie est. Le centre de l'île de Montréal est également caractérisé par la présence du pôle Saint-Laurent Est / Marché central. La répartition de cette chaîne de pôles entre l'est et l'ouest de l'île dans la partie centrale de la région offre un potentiel intéressant pour leur consolidation et leur mise en réseau.

Les deux pôles économiques Saint-Laurent / Dorval et Anjou / Mercier sont les deux secteurs industriels les plus structurants de cet axe industriel. La partie ouest se caractérise par des activités de haute technologie et de production de produits pharmaceutiques requérant un environnement à très faible nuisance. La partie est comprend, entre autres, une industrie plus polluante (pétrochimie) ainsi que des entreprises dont les activités sont liées à celles du port de Montréal. Entre les deux, le centre-ville pourrait continuer de jouer un rôle de moteur économique dans l'arrimage de ces pôles et dans leur développement.

En raison de leur relative complémentarité, ces pôles gagneraient à être reliés par un réseau de transport performant et sécuritaire. Il faut noter en terminant que le centre de cette chaîne de pôles se trouve au cœur du principal quadrilatère autoroutier de la région, délimité par l'autoroute 40 au nord, l'autoroute 15 à l'ouest, l'axe de l'autoroute 720 et la rue Notre-Dame au sud et l'autoroute 25 à l'est. Le succès du rendement des pôles en présence sera en grande partie fonction du niveau de rendement de ce quadrilatère autoroutier.

5. UN AXE DE SERVICES NORD-SUD RELIANT DES PÔLES PRIORITAIRES ET DES PÔLES SECONDAIRES À METTRE EN RÉSEAU ET À DÉVELOPPER EN FONCTION DE LEURS INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN COMMUN

De la même manière, à l'intérieur des limites de la RMRM, suivant l'orientation nord-sud, se déploie une chaîne de pôles économiques prioritaires. En effet, à partir du centre-ville, point central de toute l'armature métropolitaine, un axe nord-sud se dessine vers Longueuil / Boucherville sur la rive sud et, au nord de l'île de Montréal, rejoint le pôle du centre de Laval. La chaîne se prolonge au nord de la rivière des Mille-Îles et rejoint les centres de services que sont Sainte-Thérèse et Blainville et, à la limite nord de la RMRM, le pôle régional de Saint-Jérôme.

Les activités et services publics situés dans les pôles le long de cet axe jouent un rôle prépondérant dans le développement résidentiel. Le *Plan de gestion des déplacements* du MTQ prévoit un prolongement du métro jusqu'à Laval et Longueuil. L'axe compte également deux lignes de trains de banlieue, soit Montréal / Blainville sur la rive nord et Montréal / Mont-Saint-Hilaire sur la rive sud. Le développement résidentiel projeté devra donc s'implanter en priorité dans cet axe, le long des emprises de transport en commun.

6. UNE ZONE AGRICOLE OCCUPANT 54 % DU TERRITOIRE DE LA RMRM QU'IL FAUT PROTÉGER ET METTRE EN VALEUR

La zone agricole décrétée occupe 54 % du territoire de la région métropolitaine. On y retrouve 2 510 entreprises et 10 600 emplois directs. La production agricole métropolitaine représente 16 % de la valeur du PIB agricole du Québec. Le dynamisme agricole est tel que les producteurs de la région métropolitaine doivent louer 29 % des terres qu'ils cultivent. Le secteur agroalimentaire apparaît même un important créateur d'emplois, puisqu'il occupe 30 000 personnes dans le secteur de la fabrication et du transport et 100 000 autres dans le secteur tertiaire.

Le concept d'organisation spatiale intègre donc la zone agricole permanente qui constitue une base pour la production agroalimentaire **mais non une réserve de terrains pour le développement**

urbain futur. Le défi sera donc de voir à mettre en œuvre des mesures efficaces et adéquates pour que cette zone agricole, en tant que territoire déjà utilisé à pleine capacité, puisse être protégée et mise en valeur à des fins agricoles et agroalimentaires tout en respectant l'environnement, les milieux naturels et la capacité de tolérance des écosystèmes.

7. UN RÉSEAU ACCESSIBLE D'ESPACES VERTS ET DE GRANDS BASSINS À PROTÉGER ET À METTRE EN VALEUR

Le concept d'organisation spatiale intègre également le réseau d'espaces verts et des grands bassins métropolitains qui doivent être mis en valeur en concertation avec les organismes municipaux et communautaires. Les nombreux parcs et espaces verts majeurs constituent des points stratégiques pour la détente et la pratique d'activités sportives et de plein air, en plus de favoriser le maintien d'un certain couvert végétal et d'habitats fauniques et floristiques. Leur mise en réseau à l'intérieur d'un concept intégrateur et hiérarchisé où leur accessibilité serait améliorée et leur protection serait assurée constitue donc un gage de la réussite du développement de la RMRM.

Le concept comprend, en outre, un ensemble de grands bassins que l'industrialisation et l'affectation des berges à des fins résidentielles au cours des 19e et 20e siècles ont séparé de la majorité de leurs utilisateurs potentiels : l'ensemble de la population. Leur mise en valeur, déjà amorcée, combinée à un objectif d'accessibilité générale constitue une action prioritaire du Cadre d'aménagement de même que la protection des espaces présentant le plus grand intérêt en termes de diversité biologique, de qualité paysagère et de potentiel récréotouristique.

8. UN RÉSEAU D'AGGLOMÉRATIONS URBAINES DE RECENSEMENT SITUÉES AU POURTOUR EXTÉRIEUR DE LA RMRM SOUTENANT LA MÉTROPOLE SUR LE PLAN DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET URBAIN ET QUI REGROUPERA PRÈS DE 338 000 PERSONNES EN 2021

Le concept d'organisation spatiale inclut aussi les grandes agglomérations urbaines situées au pourtour de la région métropolitaine de recensement.

Ces agglomérations regroupent près de 318 000 habitants en 2001. En 2021, ces agglomérations regrouperont près de 338 000 personnes, soit une croissance d'environ 6 %. Elles sont au nombre de sept, soit :

- Sur la rive nord :
  - Saint-Jérôme;
  - Lachute;
  - Joliette.
- Sur la rive sud :
  - Salaberry-de-Valleyfield;
  - Saint-Jean-sur-Richelieu;
  - Saint-Hyacinthe;
  - Sorel.

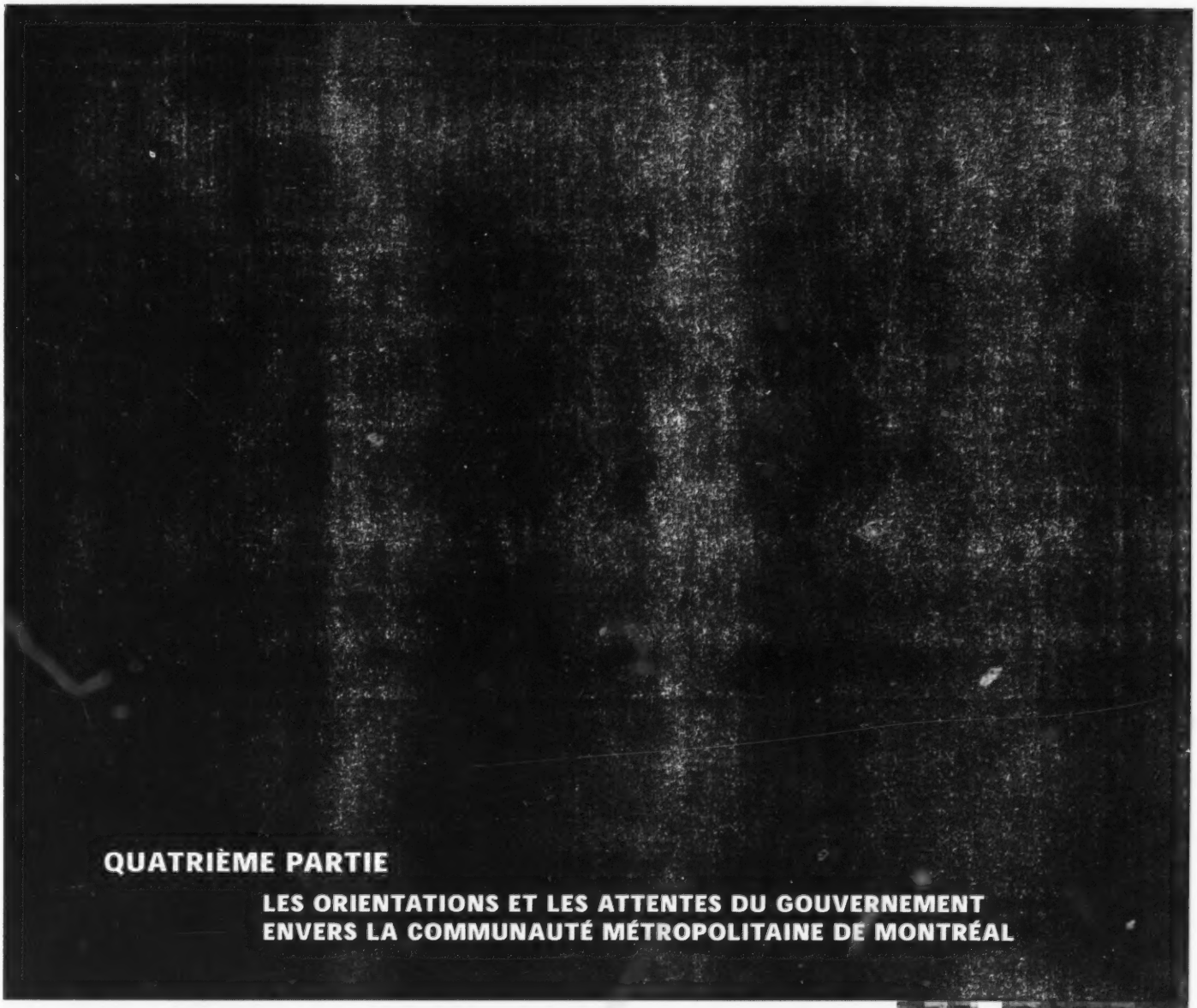
Dans un contexte où une partie de la population métropolitaine atteindra l'âge de la retraite et souhaitera s'implanter dans un milieu plus retiré par rapport à la grande ville et en raison de la structure de production de biens économiques de ces agglomérations régionales, ces dernières seront appelées à jouer un rôle important dans l'organisation de la planification d'ensemble de la RMRM.

Ces centres accueilleront une partie de l'urbanisation de la métropole et continueront à écouler dans cette dernière une partie de leur production de biens, compte tenu que le rendement de ces centres se fonde principalement sur l'exportation de leur production vers les grands centres. À ce chapitre, l'harmonisation des plans stratégiques régionaux et l'élaboration de plans d'agglomérations constitueront des éléments majeurs de la mise en valeur de ces agglomérations.

9. UNE COURONNE CHAMPÊTRE À L'EXTÉRIEUR DE LA RMRM DONT LE CARACTÈRE NATUREL ET CULTUREL ET LE POTENTIEL TOURISTIQUE SONT À PLANIFIER, À PROTÉGER ET À METTRE EN VALEUR

Le concept d'organisation spatiale propose enfin la mise en place d'une « couronne champêtre ». Cette couronne, située au pourtour extérieur de la RMRM, constitue un vaste espace dont le caractère naturel ou agricole dominant doit être protégé et mis en valeur, notamment en raison de son potentiel élevé de développement d'activités liées à la récréation et au tourisme. Cette mise en valeur doit tenir compte des caractéristiques de chacune des parties : activités agricoles, agroalimentaires, agrotouristiques, forêts, espaces naturels à protéger, paysages à mettre en valeur, etc.

Le concept d'organisation spatiale favorise également une concentration de la population dans les agglomérations de recensement des MRC voisines ainsi que dans les aires prioritaires de croissance qui seront déterminées par la Communauté métropolitaine.



QUATRIÈME PARTIE

LES ORIENTATIONS ET LES ATTENTES DU GOUVERNEMENT ENVERS LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Cette quatrième partie indique les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, conformément à l'article 128 de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal (2000, c. 34)*. Elle comprend également une orientation s'adressant spécifiquement aux MRC voisines de la Communauté métropolitaine[62].

Ces orientations découlent des préoccupations du gouvernement et des enjeux soulevés dans le Cadre d'aménagement pour la région métropolitaine de Montréal. Ces orientations s'ajoutent à celles qui ont déjà été communiquées au milieu municipal en 1994, en 1995 et en 1997[63] ainsi qu'à celles qui ont été retenues par le Conseil des ministres en 1996 à l'égard de la métropole. En fait, elles précisent et complètent ces orientations auxquelles la Communauté métropolitaine de Montréal devra également se conformer.

De plus, des attentes sont signifiées pour assurer la mise en œuvre de chacune des orientations gouvernementales. Ces attentes ont été définies en tenant compte de l'ensemble des compétences de la Communauté. Certaines attentes renvoient à des compétences de la Communauté autres que celle portant sur l'aménagement du territoire. La Communauté pourra donc apporter une contribution et s'acquitter de son obligation par l'élaboration de diverses stratégies sectorielles intégrées à son schéma métropolitain d'aménagement et de développement, notamment en matière de planification des transports, de développement économique, de développement culturel et d'environnement.

En effet, l'élaboration du schéma d'aménagement et de développement de la Communauté est vue comme un exercice de planification globale. Celui-ci doit permettre à la Communauté d'inclure des orientations pouvant être retenues eu égard à l'ensemble de ses champs d'intervention, que ces orientations soient liées directement ou indirectement à l'aménagement et au développement de son territoire. Une telle approche favorisera une démarche de planification intégrée au sein de la Communauté.

En outre, les orientations et les attentes présentées dans le Cadre d'aménagement sont également transmises aux MRC dont le territoire est inclus en totalité ou en partie dans celui de la Communauté métropolitaine. Ces MRC devront, dans le cadre de la révision ou de la modification de leur schéma d'aménagement, intégrer ces orientations et ces attentes, en les adaptant, afin d'assurer la transition harmonieuse entre la situation actuelle et le nouveau contexte de planification du territoire qui débutera à la suite de l'adoption du schéma métropolitain d'aménagement et de développement en 2005.

Cette partie présente également le soutien que les différents ministères et organismes entendent apporter à la Communauté métropolitaine de Montréal pour l'aider à répondre aux attentes signifiées.

---

[62] Argenteuil, Deux-Montagnes (partie non intégrée au territoire de la CMM), La Rivière-du-Nord, Montcalm, Joliette, D'Autray, Vaudreuil-Soulanges (partie non intégrée au territoire de la CMM), Beauharnois-Salaberry (partie non intégrée au territoire de la CMM), Les Jardins-de-Napierville, Le Haut-Richelieu, Rouville (partie non intégrée au territoire de la CMM), Les Maskoutains, La Vallée-du-Richelieu (partie non intégrée au territoire de la CMM) et Le Bas-Richelieu.

[63] Ministère des Affaires municipales du Québec. (1994) *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire*; (1995) *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire,* document complémentaire; (1997) *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement – La protection du territoire et des activités agricoles,* document complémentaire.

PREMIÈRE PRÉOCCUPATION

UNE STRATÉGIE D'URBANISATION VISANT À LIMITER LES COÛTS DES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS DANS LA RMRM ET EN DEHORS DE LA RMRM

LES ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES

ORIENTATION N° 1 :

Consolider les zones urbaines existantes et limiter l'urbanisation en périphérie de ces zones aux secteurs qui disposent déjà des infrastructures et des services, tels que l'approvisionnement en eau potable, le traitement des eaux usées, l'électricité, les écoles, les routes, les infrastructures de transport collectif, etc.

ORIENTATION N° 2 :

Maintenir et améliorer les équipements, les infrastructures et les services collectifs existants, et mieux contrôler les investissements publics dans les secteurs non desservis en périphérie de la zone urbaine et dans les secteurs en périphérie de la région métropolitaine.

RAPPEL DU PROBLÈME

La croissance démographique des 20 dernières années a provoqué un accroissement de la demande d'espace résidentiel en périphérie, principalement des zones urbaines existantes, ainsi qu'un déplacement de l'emploi du centre vers la périphérie. Il en a résulté :

- Une forte consommation d'espace qui a conduit à la révision à la baisse de la zone agricole de 27 000 hectares;
- Une urbanisation soutenue dans la RMRM, qui a fait perdre l'équivalent de 13 324 hectares de couvert végétal et une bonne partie de la superficie de la plaine inondable;
- Une hausse marquée de la demande en équipements, infrastructures et services publics en périphérie;
- Une dévalorisation du centre de l'agglomération en tant qu'espace résidentiel et cadre de vie, et une réduction de la taille des ménages dans le centre de l'agglomération;
- Une augmentation de la mobilité en provenance ou à destination d'espaces urbains périphériques de faible densité, se traduisant par une augmentation de la motorisation des déplacements, de la distance moyenne parcourue, de l'usage de l'automobile et du transport scolaire, de la pollution atmosphérique ainsi que, réciproquement, le déclin du transport collectif et des déplacements non motorisés;
- Une détérioration de l'environnement caractérisée par des pressions intenses sur les milieux hydrique, terrestre et atmosphérique.

Par ailleurs, l'urbanisation n'ayant pas été adéquatement planifiée, elle tend à se poursuivre hors de la région métropolitaine, dans les espaces jusqu'ici reconnus comme des secteurs de villégiature.

LES ENJEUX

- Développer le territoire de façon à favoriser une urbanisation qui limite les coûts et les impacts sociaux et environnementaux et optimiser l'utilisation de l'ensemble des infrastructures et des équipements existants.
- Développer le territoire en considérant les infrastructures lourdes de transport collectif comme l'armature principale du développement urbain futur de l'agglomération métropolitaine.

LES PRÉOCCUPATIONS MINISTÉRIELLES

Les ministères sont régulièrement placés devant l'obligation de répondre aux nouveaux besoins occasionnés par la dispersion de population, laquelle entraîne une augmentation de la demande en divers services publics.

Le **ministère des Affaires municipales et de la Métropole** considère que l'expansion urbaine a des conséquences néfastes sur le développement de

la région métropolitaine, qu'il entraîne un gaspillage des ressources et augmente indûment les charges publiques. La mise en place de la Communauté métropolitaine de Montréal et l'élaboration du schéma métropolitain d'aménagement et de développement fournissent l'occasion aux municipalités de dégager une vision commune de l'évolution de l'urbanisation et d'adopter des mesures concertées pour assurer le développement harmonieux et complémentaire de toutes les parties du territoire. Une meilleure gestion de l'urbanisation doit améliorer le cadre, la qualité et le niveau de vie, tant dans les villes que dans les collectivités rurales. Il ne s'agit pas d'arrêter le développement urbain, mais de bien le gérer.

Le **ministère des Transports** et l'**Agence métropolitaine de transport** considèrent que l'augmentation de l'offre en transport en commun déjà prévue à leur *Plan de gestion des déplacements* et *Plan stratégique* respectif risque de demeurer sans effet si elle n'est pas appuyée par des mesures adéquates de contrôle du développement urbain et de densification ainsi que par des mesures visant à freiner l'utilisation individuelle de l'automobile.

Le **ministère des Transports** estime aussi qu'il est important de faire des choix d'aménagement qui, d'une part, tiennent compte de la capacité des réseaux et des systèmes de transport et préservent leur fonctionnalité, et, d'autre part, qui permettent de maintenir et d'améliorer l'accessibilité ainsi que le potentiel de développement des équipements et infrastructures de transport maritime, aérien et ferroviaire.

Le **ministère de l'Environnement** juge qu'une gestion intégrée de l'aménagement du territoire permettrait aussi de mieux protéger les milieux naturels (milieux humides, cours d'eau, zones boisées, zones inondables) ainsi que les terres cultivées et de réduire à la source les émissions polluantes. Ce ministère est aussi déterminé à ce que le Québec respecte ses engagements internationaux à l'égard de la *Convention sur la diversité biologique* (1992) et de la *Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques* (1992).

Le ministère de l'Environnement est également préoccupé par l'utilisation prioritaire des terrains contaminés par les entreprises qui peuvent se prévaloir du programme de décontamination des sols, ce qui contribue à maintenir la population dans les secteurs à réhabiliter.

Le **ministère de la Culture et des Communications** s'intéresse aux conséquences liées à l'expansion urbaine et notamment à la demande qui résulte du développement urbain en termes de nouveaux équipements culturels à l'extérieur du centre de l'agglomération.

Le **ministère de l'Industrie et du Commerce** s'inquiète de l'absence de planification métropolitaine en ce qui a trait à la localisation et au développement des espaces industriels et à la consolidation des espaces industriels existants et viabilisés.

Au moment où les objectifs d'immigration viennent tout juste d'être augmentés, pour être fixés entre 113 100 et 124 000 nouveaux arrivants d'ici 2003, le **ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration** souhaite diversifier les lieux de première installation des nouveaux arrivants, présentement concentrés dans les quartiers du centre de l'agglomération.

Le **ministère de l'Éducation** constate que l'expansion urbaine a eu des répercussions importantes sur les besoins en équipements scolaires, car elle exerce une pression sur la construction d'écoles primaires.

La **Société d'habitation du Québec** s'inquiète de la qualité des logements ainsi que des coûts sociaux associés au type de développement actuel et elle estime qu'il est important de maintenir l'offre sur le marché et l'accès au logement de qualité, à des prix abordables et accessibles, pour tous les types de ménages.

Hydro-Québec est préoccupée par les impacts de la dispersion du développement sur l'utilisation du réseau électrique existant. À cet égard, la société souhaite une meilleure concertation entre les municipalités et les entreprises de services publics de façon à tenir compte des préoccupations et attentes de chacun.

Tourisme Québec considère que l'élimination des terrains vacants dans le centre-ville de Montréal s'inscrit dans un ensemble de mesures favorisant l'amélioration de l'aménagement urbain et contribuant à la qualité du séjour des visiteurs et à leur appréciation de Montréal.

LES ATTENTES GOUVERNEMENTALES À L'ÉGARD DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

La gestion de l'urbanisation

- Consolider le tissu bâti existant à partir de critères tels que des séquences de développement favorisant l'utilisation optimale des terrains vacants et des infrastructures ou un réaménagement des territoires ayant un potentiel de redéveloppement.
- Orienter le développement urbain à l'intérieur des périmètres d'urbanisation en tenant compte de la disponibilité et de la capacité des services, des équipements et des infrastructures publics.
- Proposer des critères d'urbanisation qui assurent une mixité des fonctions et des services à la population applicables tant aux nouveaux secteurs à développer qu'aux zones urbaines existantes.
- La Communauté est également invitée à intégrer des critères de qualité environnementale, architecturale et de construction, de conservation d'énergie et de compatibilité entre les diverses fonctions urbaines dans la planification et l'aménagement de son territoire.

La consolidation des grandes infrastructures et services de transport collectif

- Orienter en priorité le développement urbain vers les secteurs desservis ou qui le seront prochainement par les réseaux de transport en commun que sont le métro, les trains de banlieue, les systèmes légers sur rails (SLR) et les corridors métropolitains de transport par autobus. Pour le Cadre d'aménagement, l'objectif recherché est le développement d'une aire d'influence qui s'étend jusqu'à une distance maximale de 750 mètres par rapport à un point d'accès au service de transport collectif.
- Densifier les secteurs résidentiels viabilisés situés dans l'aire d'influence directe des infrastructures métropolitaines de transport en commun. À cet égard, le gouvernement propose les cibles de densité suivantes[64]:

Distance d'accès au service TC (mètres)	Cibles de densité résidentielle nette (logements à l'hectare, hors voies publiques, parcs, etc.)		
	Métro	SLR	Trains/ Métrobus
0-250	200	135	75
250-500	150	100	50
500-750	100	65	25
Moyenne	**125**	**80**	**40**

À l'extérieur de l'aire d'influence directe des réseaux métropolitains de transport en commun, prévoir des densités et des critères d'aménagement ainsi que des critères de localisation des activités de service qui favorisent une desserte efficace par le transport collectif ou d'autres modes remplaçant l'automobile.

- S'assurer que les accès aux équipements et services de transport en commun deviennent des pôles de services et de vie communautaire en concentrant dans leur aire d'influence les services communautaires, les garderies, les commerces de première nécessité et autres fonctions.

L'optimisation des infrastructures existantes

- Au regard de la localisation et de l'implantation des entreprises et des projets entraînant d'importants déplacements de main-d'œuvre, de clientèles ou de marchandises tels les espaces commerciaux et industriels, prévoir des critères de localisation et une évaluation des impacts relatifs :

---

[64] Pour fixer les extrêmes, une densité nette de l'ordre de 200 logements à l'hectare est courante dans les quartiers anciens tels Hochelaga-Maisonneuve, Verdun ou le Plateau Mont-Royal. En considérant la taille plus généreuse des nouveaux logements, cette densité correspond à des constructions sur une moyenne de quatre niveaux (RC + 3). Quant à la densité nette de 25 logements à l'hectare, elle correspond à des résidences individuelles construites sur des terrains de 400 mètres carrés (4 300 pieds carrés). Les cibles s'appliqueraient aux terrains pouvant faire l'objet d'un développement ou d'un redéveloppement à caractère résidentiel.

- aux projets entraînant principalement des déplacements de personnes afin d'assurer une accessibilité adéquate en transport en commun ou en covoiturage et autres modes non motorisés;
- à la fluidité et à la sécurité sur le réseau local et métropolitain;
- aux nuisances pour le voisinage et l'accessibilité piétonnière;
- à la fluidité et à la sécurité des échanges avec le réseau routier supérieur et à sa capacité à les gérer (échangeurs, accès, etc.).

• Prévoir des critères d'urbanisation relatifs à la gestion des accès au réseau routier supérieur ainsi qu'au lotissement, aux usages autorisés et aux nouvelles constructions en bordure du réseau routier supérieur qui visent à :

- favoriser et consolider les systèmes de transport collectif des personnes;
- limiter les accès directs;
- réduire les points de conflit;
- optimiser l'utilisation des infrastructures et des réseaux existants;
- maintenir la fonctionnalité du réseau routier;
- favoriser la sécurité des riverains et de tous les usagers (piétons, cyclistes).

La prise en compte de la disponibilité des services publics

• Assurer le maintien et l'amélioration des équipements et des services collectifs existants par une planification qui favorise leur utilisation et leur accessibilité en tenant compte de leur capacité et de leurs fonctions.

• Diriger les nouveaux équipements et services vers les zones urbaines existantes de la RMRM en privilégiant leur localisation optimale (dans les périmètres d'urbanisation, près du transport en commun et des secteurs résidentiels existants, loin des zones à risque de sinistre et des zones bruyantes) en réponse aux besoins sociaux et en rationalisant les dépenses publiques et l'utilisation du territoire.

• Faire en sorte que la présence des réseaux de services publics soit prise en compte dans les plans de lotissement municipaux de manière à favoriser la concertation entre les intervenants directement concernés tout en permettant une meilleure intégration des réseaux dans les nouveaux développements résidentiels (exemples : réseaux électriques, de gaz, emprises routières, etc.).

• Prévoir des dispositions nécessaires dans les conditions de délivrance des permis de manière à éviter des constructions ou des usages dans les servitudes publiques (exemples : lignes de transport d'énergie, emprises routières).

SOUTIEN ET ENGAGEMENTS GOUVERNEMENTAUX

Le **ministère des Transports** a présenté, dans son *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal,* ses objectifs et ses orientations en matière de planification des transports. Le plan privilégie les interventions favorisant la revitalisation du territoire au centre de l'agglomération, le développement économique et l'amélioration de la qualité de vie. On y précise également les investissements que le ministère entend réaliser d'ici 2010, notamment à l'égard de la gestion de la demande et de l'amélioration de l'offre de transport routier et collectif. La CMM aura aussi à sa disposition les *Plans de transport régionaux de Lanaudière, des Laurentides et de la Montérégie* qui viennent préciser les problématiques et enjeux de transport et d'aménagement du territoire en périphérie. Le ministère entend mettre sur pied un mécanisme permanent de concertation des principaux partenaires en transport pour soutenir la CMM dans sa démarche de planification et l'exercice de ses compétences en matière de transport, notamment pour la détermination du réseau artériel métropolitain.

Le *Plan stratégique* de l'**Agence métropolitaine de transport** contient les informations utiles à la CMM en matière de gestion de la demande de transport et de l'offre, de promotion et de développement du transport collectif. La complémentarité étroite entre l'aménagement et le transport est au cœur du présent Cadre d'aménagement. Les deux institutions véritablement métropolitaines que sont l'AMT et la CMM ont, par conséquent, la vocation d'agir en étroite collaboration. Pour l'année à venir, l'AMT révisera son *Plan stratégique* et la CMM produira son *Énoncé de vision*

stratégique. Ces deux démarches arriveront simultanément à leur conclusion en juin 2002. L'AMT souhaite que la CMM s'engage activement dans la révision de son *Plan stratégique*. Elle est aussi disposée à apporter toute collaboration que celle-ci jugera utile pour la préparation de son *Énoncé de vision stratégique*.

L'**AMT** entend également, en collaboration avec la CMM, participer à la définition des politiques visant à contrôler l'offre de stationnement sur le territoire de la CMM en fonction des services de transport en commun, de la densité, des activités commerciales et de services (stationnement sur rues, réglementation prescrivant un nombre maximal d'espaces de stationnement à offrir par logement ou par superficie construite de locaux commerciaux ou à bureaux).

Le **ministère de l'Environnement** entend appuyer la CMM de manière que les orientations du guide de mise en œuvre du développement durable soient concrétisées dans le concept métropolitain de l'aménagement du territoire.

De plus, le **ministère de l'Environnement** a adopté, en 1996, sa *Stratégie de mise en œuvre de la Convention sur la diversité biologique*, laquelle privilégie notamment un développement plus compact des zones urbaines tout en favorisant l'intégration des espaces verts dans l'aménagement du territoire bâti. Le *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques* présente près d'une quarantaine d'actions devant permettre au Québec de respecter ses engagements internationaux dans la lutte aux effets des changements climatiques. Le ministère prépare présentement un *Guide de mise en œuvre du développement durable* qui pourra inspirer l'élaboration du schéma métropolitain d'aménagement et de développement. Il signale également la nécessité d'intégrer la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* en tenant compte des restrictions et autres mesures qui y sont précisées, lors de l'élaboration de la cartographie des contraintes à l'occupation du sol. Enfin, il souligne les appuis offerts par le *Programme de réhabilitation des terrains contaminés en milieu urbain – Revi-Sols – Phase 3*.

Hydro-Québec offre sa collaboration à la CMM relativement aux choix de développement domiciliaire, commercial et industriel favorisant une installation optimale tenant compte de la disponibilité des sources d'alimentation électrique. Ainsi, plusieurs moyens ont d'ores et déjà été développés et rendus disponibles. La société propose donc à la CMM de prendre connaissance, entre autres, du document *Lotissement et réseaux de distribution : Guide des bonnes pratiques* qui a résulté d'une collaboration avec Bell Canada et l'Union des municipalités du Québec ainsi que des documents *Le Bon arbre au bon endroit* et le *Répertoire des arbres et des arbustes ornementaux* qui sont des outils permettant une gestion préventive de la forêt urbaine.

De plus, la société Hydro-Québec, dans la mesure du possible, entend :

- Harmoniser les interventions de l'entreprise avec celles des autres utilisateurs du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal;
- Établir une relation interactive avec les responsables de l'aménagement et du développement de la Communauté;
- Intégrer à ses plans d'intervention les projets de la Communauté;
- Participer aux forums régionaux mis sur pied à l'initiative de la Communauté qui aborderont des sujets susceptibles d'avoir des effets sur l'implantation et la gestion des équipements du réseau électrique comme la gestion des eaux, l'extension de l'urbanisation, la sécurité publique, etc.

La **Société immobilière du Québec** entend tirer davantage profit du potentiel de recyclage qu'offrent les installations publiques non utilisées telles que les écoles, les édifices municipaux et fédéraux ainsi que les édifices d'institutions parapubliques.

Le **ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration** entend participer à l'élaboration du schéma d'aménagement et de développement de la CMM de manière qu'on tienne compte de la préoccupation d'intégration des nouveaux arrivants au moyen de l'utilisation des activités, services et équipements municipaux.

En matière de planification des équipements collectifs, le **ministère de la Culture et des Communications** entend partager sa vision métropolitaine quant aux équipements culturels avec les instances métropolitaines et municipales. Cette

vision établira également le partage des responsabilités entre les divers intervenants.

Le Ministère continuera à soutenir les instances municipales pour l'instauration d'un réseau d'équipements de proximité tel que celui des bibliothèques et à aider les organismes à but non lucratif dans la consolidation et l'implantation d'équipements spécifiques dont les lieux de production. Dans ce contexte, le MCC favorisera la réutilisation des bâtiments publics et des édifices religieux laissés vacants.

Par ailleurs, le ministère de la Culture et des Communications conclura des ententes avec les instances religieuses afin d'établir un plan d'action relatif à la consolidation des lieux de culte d'intérêt patrimonial.

Les ministères préoccupés par la qualité du logement, la qualité de vie, l'intégrité architecturale et la protection des paysages entendent favoriser le recours aux concours d'architecture pour la construction d'équipements collectifs dans une perspective d'excellence et d'exemplarité.

Cette pratique pourrait se concrétiser, entre autres, par l'adoption d'une politique de concours d'urbanisme et d'architecture pour la réalisation des études de potentiel, des plans d'aménagement d'ensemble et des concepts architecturaux pour les projets de développement ou de redéveloppement situés dans l'aire d'influence directe des grandes infrastructures de transport collectif.

DEUXIÈME PRÉOCCUPATION

UNE URBANISATION ET DES TYPES D'HABITATION CONTRIBUANT À ASSURER UNE COMPOSITION SOCIALE DIVERSIFIÉE

L'ORIENTATION GOUVERNEMENTALE

ORIENTATION Nº 3 :

Favoriser et soutenir une urbanisation visant la diversité des types de logements et des services collectifs dans une optique de mixité sociale.

RAPPEL DU PROBLÈME

La région métropolitaine de Montréal se compose de milieux de vie différents et de populations aux caractéristiques diverses. Le regroupement de catégories socio-économiques dans des secteurs spécifiques à chacun rend plus difficile le partage de valeurs communes autour d'un projet de développement cohérent.

Le centre de l'agglomération se caractérise par la présence d'une forte proportion de ménages aux conditions socio-économiques inférieures à la moyenne, locataires et souvent formés d'une seule personne. La présence de personnes âgées y est plus élevée et le centre demeure le principal lieu d'accueil des immigrants internationaux.

Quant aux couronnes, elles sont occupées dans de plus fortes proportions par des ménages familiaux, jeunes, propriétaires et possédant un revenu plus élevé.

L'ENJEU

- Créer des milieux de vie diversifiés sur le plan social.

LES PRÉOCCUPATIONS GOUVERNEMENTALES

Plusieurs organismes gouvernementaux sont préoccupés par la concentration de la pauvreté dans les quartiers centraux de l'agglomération.

Pour le **ministère de l'Éducation**, la concentration de la pauvreté rend difficile la mise en place de programmes d'enseignement, de mesures d'aide et de soutien aux élèves les plus démunis et dont l'objectif est de favoriser la réussite scolaire du plus grand nombre.

L'une des mesures mises de l'avant par le MEQ pour soutenir les élèves en difficulté d'apprentissage ou démunis est la réduction du ratio maître-élèves, et ce, suivant un mode d'implantation graduelle s'échelonnant de 2000-2001 à 2003-2004. Cette réduction est plus importante dans le cas des écoles de milieux défavorisés que l'on retrouve en grand nombre dans les zones urbaines.

En matière scolaire, une meilleure hétérogénéité des groupes d'élèves favoriserait la réussite scolaire et donnerait de meilleurs résultats à l'égard de l'apprentissage de la diversité culturelle, sociale et économique.

De plus, le ministère de l'Éducation est particulièrement préoccupé par l'offre de services publics (piscines, arénas, bibliothèques, maisons de la culture, etc.) aux jeunes d'âge scolaire des quartiers du centre de l'agglomération où l'on retrouve actuellement une importante concentration de pauvreté.

Pour le **ministère de la Santé et des Services sociaux**, une trop grande homogénéité dans les usages permet plus difficilement l'implantation de centres et de services aux personnes âgées, qui veulent demeurer dans leur milieu de vie respectif.

Pour la **Société d'habitation du Québec**, la nécessité d'assurer à tous les ménages l'accès à un logement adapté à leurs besoins suppose une diversification de l'offre de logements et un meilleur équilibre dans la répartition spatiale. Celui-ci doit tenir compte de la diversification des ménages et de leur choix de milieu de vie, ce qui inclut notamment la préoccupation de faciliter le maintien de personnes âgées dans leur milieu et la présence de familles avec enfants dans les quartiers centraux par une offre de services et des aménagements appropriés.

Le **ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration** entend diversifier davantage les lieux d'accueil et d'implantation des nouveaux arrivants. La RMRM accueille 85 % de l'ensemble des immigrants du Québec depuis 1995. Cependant, 75 % des immigrants s'installent sur l'île de Montréal à leur arrivée. L'objectif ministériel vise à faire en sorte que 25 % des nouveaux arrivants s'installent à l'extérieur de la RMRM. Dans l'intervalle, l'amélioration de la qualité de l'aménagement dans les quartiers centraux de l'île de Montréal demeure une priorité pour le MRCI, compte tenu du fait que la majorité des immigrants choisissent encore d'y vivre.

LES ATTENTES GOUVERNEMENTALES À L'ÉGARD DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

La diversité résidentielle et sociale dans l'aménagement du cadre urbain

- Prévoir des critères d'urbanisation qui permettent d'assurer un équilibre dans l'offre de logements pour tous les types de ménages dans chacun des projets de développement.
- Prévoir des critères d'aménagement qui assurent une disponibilité de logements répondant aux besoins des familles avec enfants, particulièrement dans les quartiers où s'implantent les nouveaux immigrants.
- Tenir compte de l'accès à la propriété des ménages à faible revenu dans les critères de revitalisation des quartiers anciens.
- Intégrer les critères d'offre de services collectifs de type sportif (piscines, arénas, pistes cyclables, etc.), éducatif (bibliothèques, etc.), culturel (maisons de la culture, etc.) et de santé dans la gestion de l'urbanisation à l'échelle métropolitaine et de chacun des arrondissements.

SOUTIEN ET ENGAGEMENTS GOUVERNEMENTAUX

Le **ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration** entend apporter une collaboration importante afin de mieux définir les besoins des nouveaux arrivants, particulièrement dans les quartiers Côte-des-Neiges, Parc-Extension et Saint-Laurent. Ces besoins portent également sur l'amélioration de la diversité de logements dans les quartiers centraux des municipalités de banlieue.

Par ailleurs, la **Société d'habitation du Québec** entend poursuivre sa collaboration à l'établissement des besoins en logements et y répondre par ses programmes d'aide à l'habitation et à l'amélioration de l'habitat.

TROISIÈME PRÉOCCUPATION

UNE AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE DANS LES QUARTIERS ANCIENS OU VÉTUSTES

L'ORIENTATION GOUVERNEMENTALE

ORIENTATION N° 4 :

Réhabiliter et mettre en valeur les quartiers anciens ou vétustes dans un objectif d'amélioration de la qualité de vie, de l'habitat, des équipements et des services collectifs ainsi que du patrimoine urbain et architectural en accordant la priorité au centre de l'agglomération.

RAPPEL DU PROBLÈME

La région se compose de différents types d'habitats et milieux de vie dont la qualité générale varie selon les besoins et les attentes des divers types de ménages. En effet, les ménages familiaux cherchent avant tout l'espace et la sécurité pour pouvoir élever leurs jeunes enfants, alors que les ménages non familiaux, souvent plus pauvres et sans enfants, se concentrent dans les quartiers anciens où ils peuvent trouver rapidement les services dont ils ont besoin et des logements à moindre coût.

Le déclin de l'attraction de certains quartiers centraux et anciens s'explique, entre autres, par des infrastructures publiques vétustes, un niveau de nuisance élevée attribuable à la circulation, une contamination des sols, des logements de mauvaise qualité et mal adaptés aux besoins des familles, etc.

Afin d'assurer un équilibre géographique dans l'accueil des 275 000 nouveaux ménages qui s'ajouteront d'ici 2021, il est essentiel de maintenir ou d'assurer une qualité de vie dans les quartiers centraux qui serait comparable à celle des secteurs périphériques aux zones urbaines existantes.

LES ENJEUX

- Maintenir une qualité de vie dans les quartiers anciens qui soit comparable à celle des nouveaux lotissements.
- Préserver la diversité des fonctions ainsi que la vitalité du centre-ville de Montréal et des quartiers centraux et anciens de l'agglomération métropolitaine.

LES PRÉOCCUPATIONS GOUVERNEMENTALES

La préservation et l'amélioration de la qualité de vie sur l'ensemble du territoire métropolitain constituent une priorité gouvernementale.

Les moyens devant répondre à cette préoccupation gouvernementale impliquent la mise en place de mesures, particulières aux quartiers centraux et anciens, qui viseraient à soutenir :

- l'accession à la propriété;
- l'amélioration de la qualité générale du parc de logements anciens;
- l'amélioration de la qualité du cadre de vie et de l'environnement urbain.

La qualité du cadre de vie passe aussi par la protection des caractéristiques patrimoniales des secteurs anciens, ensembles ou biens historiques, non seulement au centre de l'agglomération, mais sur l'ensemble du territoire métropolitain.

En ce qui a trait à l'accession à la propriété et à l'amélioration de la qualité du parc de logements anciens, la **Société d'habitation du Québec** considère que des mesures à cet effet doivent faire partie des stratégies intersectorielles de renouvellement urbain mobilisant l'ensemble des acteurs des milieux concernés et tirant parti des programmes gouvernementaux applicables.

En parallèle, des interventions sont nécessaires afin d'améliorer le cadre de vie général, de façon à répondre aux attentes de la population. On désigne, entre autres, l'amélioration de la qualité des équipements publics, l'augmentation de la superficie des parcs et des superficies boisées, le design des rues, l'amélioration de l'environnement (qualité de l'air, niveau sonore, propreté et sécurité, mesures d'atténuation de la circulation automobile) et le renforcement des infrastructures de transport en commun.

Par ailleurs, comme il a été mentionné précédemment, le **ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration** a adopté une nouvelle politique de l'immigration visant à augmenter sensiblement le nombre d'immigrants au cours des prochaines années. Cette immigration comporte une proportion importante de jeunes familles et de personnes âgées. En conséquence, le ministère est préoccupé par la diversité de l'offre de logements dans les quartiers centraux, particulièrement par la disponibilité de grands logements correspondant aux besoins des familles avec enfants ainsi que de résidences pour les personnes du troisième âge.

LES ATTENTES GOUVERNEMENTALES À L'ÉGARD DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Une stratégie métropolitaine intersectorielle

- Intégrer au schéma d'aménagement une stratégie métropolitaine de réhabilitation des centres urbains et des quartiers anciens en prenant en considération la présence et la capacité des infrastructures existantes.
- Accorder une priorité au réaménagement des secteurs où les nuisances liées à la circulation (bruit, poussières dans l'air) seront réduites. La Communauté est invitée notamment à déterminer les contraintes (industries, carrières, sablières, stations de traitement des eaux usées, lieux d'élimination des déchets, transport, etc.) et à assigner des affectations minimisant les conflits d'usage.
- Assurer le maintien de logements abordables dans les projets de revitalisation des quartiers anciens, incluant des possibilités d'accès à la propriété pour des ménages à revenu modeste.
- Reconnaître, protéger et mettre en valeur les secteurs, ensembles ou biens patrimoniaux ainsi que les milieux patrimoniaux, et tenir compte de la ressource archéologique lors du réaménagement des quartiers anciens.
- Préciser le potentiel de réutilisation des lieux de culte d'intérêt patrimonial désaffectés ou en voie de désaffectation et mettre en valeur les équipements culturels comme levier de redéveloppement des quartiers anciens.

La quiétude et la sécurité des cadres de vie au centre

- Aménager ou réaménager le domaine public de manière à faire des quartiers centraux des environnements urbains et des cadres de vie paisibles et sécuritaires. La Communauté est invitée à apporter une attention particulière à l'aire d'influence des réseaux métropolitains de transport en commun.
- Déterminer les voies de circulation dans les quartiers centraux dont la présence actuelle ou projetée soulève des contraintes majeures à l'occupation du sol à proximité et adopter les dispositions réglementaires conséquentes, en conformité avec la *Politique sur le bruit routier* énoncée par le ministère des Transports.
- Intégrer les critères visant à protéger et à augmenter les espaces verts dans l'aménagement bâti.
- Intégrer les critères d'urbanisation et les normes de modération de la circulation (traffic-calming) dans la réhabilitation des quartiers anciens.

SOUTIEN ET ENGAGEMENTS GOUVERNEMENTAUX

Le **ministère de la Culture et des Communications** élabore actuellement une politique gouvernementale du patrimoine culturel du Québec et il continuera à sauvegarder les biens à statut juridique national, entre autres par ses programmes. Il entend aussi poursuivre sa collaboration avec les municipalités en signant des ententes sur le développement culturel. Ces ententes constituent l'instrument privilégié de planification, de gestion, d'accès et de participation à la vie culturelle découlant de l'adoption d'une politique culturelle par les municipalités. Ces ententes continueront à établir, par exemple, le partage du financement de la restauration des bâtiments patrimoniaux et de la mise en valeur des arrondissements historiques du Vieux-Montréal et de La Prairie, et des principaux lieux de mémoire de l'ensemble du territoire. Enfin, le MCC rappelle que le chapitre 4 de la *Loi sur les biens culturels* donne des pouvoirs de protection aux municipalités.

Le ministère de la Culture et des Communications entend soutenir la CMM en favorisant la rénovation ainsi que l'implantation des équipements culturels

dans les quartiers anciens dans une perspective de dynamisation du secteur environnant, en mettant l'accent, entre autres, sur la détermination des lieux de mémoire dans une perspective de mise en réseau et de valorisation des modes de vie urbains.

Le **ministère de l'Éducation** a entrepris une étude afin d'évaluer, à l'échelle du Québec, l'état du parc immobilier des commissions scolaires. Au terme de cette étude, il lui sera possible de faire une lecture objective et précise des besoins particuliers des écoles des quartiers anciens de la région métropolitaine de Montréal. Les mesures à mettre en œuvre en priorité par le MEQ en ce qui a trait à la restauration et l'amélioration des bâtiments scolaires seront établies en fonction des conclusions de l'étude et des ressources financières disponibles.

Par ailleurs, la **Société d'habitation du Québec** entend poursuivre son appui à la revitalisation des quartiers anciens en faisant en sorte que les interventions se fassent dans une perspective intersectorielle intégrant toutes les dimensions de l'habitat et favorisant dans ces quartiers la rénovation des logements, l'amélioration de l'aménagement des milieux de vie, le redéveloppement des immeubles disponibles et l'accession à la propriété, particulièrement des jeunes familles.

Quant au **ministère de l'Environnement**, il favorisera la sélection des propositions et des projets d'aménagement basés sur les principes de l'écologie urbaine, principes qui s'appuient sur des critères de durabilité et de protection de l'environnement. Il privilégiera aussi les interventions contribuant à améliorer la qualité du milieu de vie des citadins en mettant l'accent sur la santé environnementale et la santé publique.

De plus, le ministère de l'Environnement entend associer la Communauté métropolitaine à la détermination de priorités d'intervention pour la mise en œuvre du Programme de réhabilitation des terrains contaminés en milieu urbain Revi-Sols – Phases I et II ainsi que la réhabilitation des aires protégées.

Le gouvernement entend soutenir le développement de critères architecturaux liés à la densification, l'utilisation du transport en commun et des voitures électriques, la présence de jardins communautaires ainsi que la gestion des matières résiduelles, le recyclage de matériaux et l'économie d'énergie dans ses programmes de réhabilitation des quartiers anciens.

Le **MTQ** et l'**AMT** entendent apporter une aide technique, par l'intermédiaire de guides ou autres, afin de contribuer au développement d'outils pour l'amélioration de la qualité de vie, de la quiétude et de la sécurité dans les quartiers centraux. Les sujets pouvant être envisagés portent, entre autres, sur :

- la détermination d'un réseau artériel métropolitain et d'une hiérarchisation fonctionnelle du réseau routier local (municipal et arrondissements);
- une gestion de la circulation favorisant la réduction des déplacements motorisés dans les rues résidentielles et dans les autres secteurs visés;
- la révision des limites de vitesse dans les rues résidentielles et les autres secteurs visés, en tenant compte de la hiérarchie routière;
- l'aménagement de voirie rendant difficile la circulation à des vitesses supérieures aux limites autorisées. La modération de la vitesse suppose notamment un partage de l'espace plus favorable aux piétons et cyclistes, des carrefours giratoires, la réduction des perspectives visuelles, des chicanes, des dos-d'âne allongés, des culs-de-sac, etc.;
- la révision de la géométrie des intersections visant à diminuer les occasions de conflits entre piétons, cyclistes et automobilistes;
- la réduction localisée de l'offre de voirie par la récupération de l'espace dévolu au stationnement sur rue et autres moyens;
- l'augmentation de l'espace exclusivement dévolu aux piétons et cyclistes;
- l'augmentation des espaces plantés ou paysagers.

Par ailleurs, **Hydro-Québec** désire profiter de l'occasion que lui offre l'élaboration du schéma d'aménagement de la Communauté pour souligner à celle-ci la mise en place du *Programme d'enfouissement du réseau de distribution*. Les trois volets de ce programme visent à augmenter la fiabilité du réseau tout en améliorant la qualité esthétique du paysage urbain. Ce programme peut également contribuer à la mise en valeur et à la réhabilitation des quartiers anciens et centraux.

QUATRIÈME PRÉOCCUPATION

UN RENFORCEMENT DES PÔLES ÉCONOMIQUES CONTRIBUANT À MAINTENIR LA COMPÉTITIVITÉ DE LA MÉTROPOLE SUR LE PLAN INTERNATIONAL

L'ORIENTATION GOUVERNEMENTALE

ORIENTATION N° 5 :

Soutenir le développement international de la région métropolitaine de Montréal en contribuant, en priorité, au renforcement des six pôles économiques majeurs où se concentrent les activités internationales :

- Centre-ville de Montréal;
- Saint-Laurent / Dorval;
- Centre de Laval;
- Longueuil / Boucherville / Saint-Hubert;
- Anjou / Mercier, incluant la zone portuaire;
- Zone de commerce international de Mirabel.

Mettre en réseau les pôles économiques majeurs avec les pôles d'activité secondaires existants et en émergence, en tenant compte de leurs fonctions et de leur complémentarité.

RAPPEL DU PROBLÈME

La région métropolitaine de Montréal se classe au 15e rang des grandes agglomérations nord-américaines en ce qui concerne la population et au 32e rang pour la croissance démographique de 1990 à 2000 (245 000 personnes). Au cours des dix dernières années, le centre de gravité démographique et celui du marché nord-américain ont continué de se déplacer vers l'ouest et le sud, où les régions métropolitaines ont un taux de croissance variant de 28 % à 83 %, alors que celui de la région de Montréal se situe à 7,6 %. Ce phénomène a pour effet de marginaliser géographiquement le nord-est de l'Amérique. Toutefois, depuis 1993, le nord-est des États-Unis, incluant Montréal, se repositionne en fonction de la nouvelle économie.

À cela s'ajoute l'accroissement de la compétition entre les grandes villes et les agglomérations du monde dont le produit intérieur brut (PIB) dépasse celui de certains pays : Tokyo (plus de 850 milliards de dollars), New York (650 milliards), Paris (300 milliards), Chicago (150 milliards). En 2000, le PIB des régions de Toronto, Montréal, Vancouver et Calgary a été respectivement de 144, 82, 50 et 33 milliards de dollars.

Cette concurrence entre les grandes villes invite la métropole à accorder une grande importance à ses pôles économiques prioritaires et à cibler des créneaux capables de propulser son économie sur le plan international, d'autant plus que les agglomérations polycentriques sont les plus performantes.

Certains pôles économiques, compte tenu de leur envergure et des entreprises qui les composent, exercent une influence déterminante dans la capacité d'attraction d'activités et d'entreprises issues de la nouvelle économie ou jouent un rôle-clé dans le positionnement international de la métropole. Il s'agit du centre-ville de Montréal, Saint-Laurent / Dorval, Anjou / Mercier, Centre de Laval, Boucherville / Longueuil / Saint-Hubert et de la Zone de commerce international de Mirabel.

Par ailleurs, les pôles économiques ne sont pas tous structurés en fonction d'une desserte efficace par transport en commun. La desserte par automobile constitue le plus souvent le principal critère d'urbanisation des municipalités pour la planification et l'aménagement des pôles d'emplois et de services sur leur territoire. Il s'ensuit une augmentation de la congestion, qui réduit leur accessibilité routière pour le transport des marchandises et pour l'emploi.

LES ENJEUX

Dans un contexte où la compétition entre les grandes agglomérations du monde est de plus en plus vive, la prospérité de la région métropolitaine de Montréal est fortement tributaire de sa capacité à concurrencer les autres agglomérations du monde.

Dans une perspective d'aménagement, les enjeux liés au maintien de cette compétitivité économique sont les suivants :

- Réduire les coûts de production des entreprises par une localisation avantageuse à proximité des infrastructures de transport qui tiennent compte de leur capacité;

- Assurer une mobilité aisée à la main-d'œuvre;
- Préserver une qualité de vie exceptionnelle dans l'agglomération, facteur qui vient de plus en plus conditionner les décisions d'établissement d'entreprises;
- Assurer un développement du territoire qui s'appuie sur les pôles économiques prioritaires.

LES PRÉOCCUPATIONS GOUVERNEMENTALES

De façon générale, les préoccupations gouvernementales de nature économique pour la région métropolitaine de Montréal concernent avant tout l'amélioration de la capacité d'attraction des investissements étrangers ainsi que la consolidation de la position concurrentielle et le soutien aux exportations pour les entreprises déjà établies.

Les impacts de la congestion routière sur la capacité d'attraction des investissements étrangers ainsi que sur la consolidation de la position concurrentielle des entreprises déjà établies préoccupent particulièrement le **ministère des Transports**.

Plus précisement, **Tourisme Québec** souhaiterait que le développement touristique puisse s'étendre d'une façon soutenue sur l'ensemble de l'année et non seulement durant les mois d'été, notamment en assurant une meilleure adéquation entre l'offre de séjours urbains et les activités de congrès et de plein air durant les mois d'hiver. À ce chapitre, l'agrandissement du Palais des Congrès et le renforcement du rayonnement de l'aéroport de Dorval permettront d'atténuer ce problème. L'amélioration de la qualité de l'aménagement dans le centre-ville de Montréal serait également essentielle à la relance de l'activité touristique.

De façon complémentaire, le **ministère de la Culture et des Communications**, tout en reconnaissant l'importance de l'accessibilité aux ressources culturelles pour l'ensemble de la population, se préoccupe du maintien du rayonnement de l'industrie culturelle dans l'économie métropolitaine et québécoise.

Le **ministère des Affaires municipales et de la Métropole** rappelle qu'il considère essentiel de concilier le développement économique avec l'aménagement du territoire. Le développement commercial et industriel agit comme un élément structurant dans l'aménagement du territoire. S'il n'est pas adéquatement planifié d'une manière intégrée dans l'aménagement du territoire, ce développement peut entraîner une surconsommation de sols et l'expansion urbaine en résultant.

L'aménagement du territoire doit intégrer aux considérations d'affectation du sol et de hiérarchisation des diverses fonctions urbaines les choix de développement économique de la région métropolitaine en termes de promotion et d'axes prioritaires de développement. Cependant, plusieurs ministères ont élaboré des stratégies assorties d'objectifs de développement économique dont la portée va au-delà des limites de la RMRM. Cette situation nécessitera, aux niveaux gouvernemental et municipal, la conception d'un mécanisme d'harmonisation entre les régions administratives et avec les MRC périphériques en vue d'assurer une cohérence des interventions sur le territoire (voir la neuvième préoccupation).

LES ATTENTES GOUVERNEMENTALES À L'ÉGARD DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Le soutien au développement économique et le renforcement des pôles économiques majeurs

- Préciser et reconnaître les six pôles économiques majeurs à caractère international présentés dans le Cadre d'aménagement comme éléments principaux de la structure économique de la région métropolitaine.
- Effectuer une hiérarchisation des pôles d'activité sur son territoire en complémentarité avec les six pôles économiques majeurs du Cadre d'aménagement.
- Favoriser un regroupement géographique des universités reconnues, centres d'expertises de renommée mondiale, sièges sociaux d'entreprises importantes du secteur des communications, centres de recherche réputés et contribuer au renforcement des bassins de créateurs, d'organismes et de services culturels existants.
- Renforcer la partie centrale de l'agglomération métropolitaine en tant que cœur économique de la métropole en raison de ses caractéristiques liées à l'emploi, au commerce, au tourisme, au logement, au divertissement et à la culture.

- Favoriser la mise en valeur de l'image du centre-ville de Montréal en tant que centre historique, culturel et socio-économique de la métropole.
- Intégrer les objectifs d'augmentation de l'utilisation du transport en commun et de réduction de l'utilisation de l'automobile dans la planification et la desserte des pôles économiques nouveaux ou existants.
- Favoriser la concentration du développement commercial dans les secteurs desservis par le métro à Montréal et par un système efficace de transport en commun dans les autres municipalités, tout en favorisant le maintien et la revitalisation des axes d'affaires des secteurs centraux.
- Assurer une mixité des fonctions dans les pôles économiques prioritaires incluant les espaces résidentiels à proximité des infrastructures majeures de transport en commun en prévoyant des critères de compatibilité entre les divers usages afin d'assurer une qualité de vie maximale.
- Intégrer les services publics, dont ceux fournis par Hydro-Québec, dans le processus de planification qui mène à l'implantation de tout équipement d'envergure pour la desserte des pôles économiques majeurs.
- La Communauté métropolitaine de Montréal est invitée à mettre sur pied, en concertation avec les ministères à vocation économique, une banque centrale de données en matière de développement du territoire en vue d'établir un portrait fidèle de la structure économique métropolitaine.

SOUTIEN ET ENGAGEMENTS GOUVERNEMENTAUX

Le **ministère des Transports** contribuera à réduire la congestion sur le réseau routier montréalais et à améliorer la desserte des pôles par la mise en œuvre du *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal*. Il maintiendra son action sur le plan des politiques, des normes et du soutien financier pour appuyer les partenaires en transport maritime, ferroviaire et aérien, et promouvoir le développement des services intermodaux.

Le plan stratégique de l'**AMT** prévoit l'amélioration de l'offre de services de transport collectif dans les axes desservant un ou plusieurs pôles économiques d'envergure métropolitaine. À terme, l'AMT vise une desserte complète des pôles économiques prioritaires grâce à une offre de transport collectif qui soit d'un niveau de qualité propre à concurrencer l'automobile.

La planification du transport des personnes et des marchandises intégrée à l'aménagement est essentielle pour permettre la mise en œuvre des actions locales et gouvernementales susceptibles d'inciter un nombre accru d'entreprises à s'implanter dans les pôles économiques.

En ce qui a trait aux infrastructures électriques, **Hydro-Québec** offre aux organismes municipaux une expertise et un appui en matière d'alimentation en énergie des complexes commerciaux et industriels. Les pôles économiques doivent pouvoir compter sur la présence d'un réseau électrique fiable et performant, capable de s'adapter aux exigences de qualité de service de cette clientèle particulière.

Le **ministère de la Culture et des Communications** entend développer un partenariat avec Tourisme Montréal et les associations touristiques régionales (ATR) concernées, sous la forme d'ententes pour faire la promotion des attraits et activités culturelles du territoire, pour améliorer le cadre urbain du centre-ville de Montréal et pour stimuler le tourisme sur tout le territoire de la région. À cet égard, le ministère appuie déjà la mise en place d'une vitrine culturelle et d'une billetterie.

Le ministère de la Culture et des Communications entend contribuer, en concertation avec ses partenaires gouvernementaux et municipaux :

- à faire du dynamisme du secteur des communications et de la richesse des attraits culturels des atouts majeurs d'une stratégie métropolitaine de développement économique;
- à prévoir une stratégie à l'égard de mesures incitatives, fiscales ou autres, sur une base territoriale, permettant d'accentuer le développement des secteurs de pointe, notamment en communication;
- à élaborer une stratégie de développement international prenant appui sur le tourisme et la culture (patrimoine, grands festivals, lieux de création et de diffusion à rayonnement international,

etc.) dans une perspective de déploiement en région d'événements culturels à potentiel touristique et d'attraction de publics étrangers.

Le **ministère de l'Environnement** rappelle que le gouvernement du Québec, guidé par le principe de précaution, entend favoriser l'implantation de projets commerciaux et industriels qui respectent les engagements internationaux pris par le Québec lors de son adhésion à la *Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques*. Le gouvernement entend également favoriser la compétitivité de l'économie en soutenant les programmes d'efficacité énergétique et un usage plus efficace des ressources qui amènent une réduction des coûts de production et placent l'entreprise en meilleure position devant la concurrence internationale, comme le préconise le *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques* (p. 22).

De plus, le ministère de l'Environnement entend associer la Communauté métropolitaine, dans le cadre de l'élaboration de son schéma d'aménagement et de développement, à l'élaboration d'un plan d'action métropolitain visant, entre autres :

- l'adhésion des entreprises au Programme de protection du niveau de référence qui a pour but de fournir aux organisations participantes l'assurance que les réductions de GES seront prises en compte. Le plan d'action métropolitain vise à favoriser également l'adhésion des entreprises à ÉcoGESte, programme d'inscription volontaire pour la réduction des GES des entreprises qui s'implanteront dans les six pôles économiques majeurs en leur offrant un programme d'accompagnement pour y parvenir;
- l'implantation de programmes d'écologie industrielle qui soutiennent la valorisation des matières résiduelles et l'application d'un cycle de production en circuit fermé caractérisé par la transformation de matières premières polluantes et par une faible production de matières résiduelles;
- la recherche et le développement en matière environnementale afin de permettre le développement et le maintien d'une véritable industrie de l'environnement qui se concrétise par l'émergence, par exemple d'entreprises de haute technologie spécialisées dans la valorisation et la transformation des matières polluantes en substances énergétiques ou en matières premières;
- la mise en place d'un programme de mobilisation des décideurs destiné aux instances municipales, agricoles et industrielles pour favoriser l'implantation des mesures d'écologie urbaine et industrielle;
- les applications pratiques du développement durable à travers le réseau de commerces et d'industries implantés dans les pôles économiques pour favoriser la compétitivité et l'émulation au sein de ces entreprises.

Le ministère de l'Environnement entend également associer la Communauté métropolitaine à la réalisation d'une étude d'opportunité de la mise en place, dans un des pôles, d'un institut de recherche sur les changements climatiques à partir duquel s'établira le réseau pour relier l'ensemble des six pôles économiques.

Le ministère de l'Environnement, en collaboration avec le ministère des Relations internationales, entend poursuivre ses efforts pour attirer à Montréal des organisations internationales reliées au secteur de l'environnement.

Le **ministère des Ressources naturelles** vise la reconnaissance de Montréal comme carrefour mondial des pâtes et papiers. À cette fin, le ministère entend favoriser la rétention et le développement des sièges sociaux qui sont à Montréal (ex. : déménagement de Toronto à Montréal du siège social d'Abitibi-Price) ainsi que le développement des infrastructures en recherche et développement (ex. : expansion de Paprikan, implantation de COESI, par le biais d'aides ad hoc) et le développement des équipements pour les pâtes et papiers. De plus, le MRN appuie les projets de recherche et développement de ces entreprises à l'aide du *Programme de maîtrise technologique*.

Par ailleurs, le gouvernement entend collaborer avec la Communauté de manière que les considérations de nature économique soient intégrées à l'aménagement du territoire. Le ministère des Affaires municipales et de la Métropole, de concert avec les ministères à vocation économique, précisera à la Communauté, à la suite du dépôt des orientations gouvernementales, les divers volets qui font l'objet d'une préoccupation gouvernementale particulière.

CINQUIÈME PRÉOCCUPATION

UNE PLANIFICATION DES ÉQUIPEMENTS ET DES INFRASTRUCTURES PUBLICS DE TRANSPORT VISANT LA CONSOLIDATION DES ZONES URBAINES EXISTANTES ET DES PÔLES ÉCONOMIQUES MAJEURS AINSI QUE LA RÉDUCTION DES GAZ À EFFET DE SERRE

L'ORIENTATION GOUVERNEMENTALE

ORIENTATION N° 6 :

Susciter et soutenir une forme urbaine visant :

- En ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile;
- En matière de transport des marchandises, l'utilisation optimale du réseau stratégique de transport, le renforcement de la position concurrentielle de Montréal en tant que centre manufacturier et plaque tournante continentale du transport des marchandises;
- En ce qui a trait à la desserte des pôles économiques majeurs, un soutien à leur développement par une meilleure intégration des réseaux et systèmes de transport des personnes et des marchandises.

RAPPEL DU PROBLÈME

De 1987 à 1998, les déplacements motorisés ont augmenté de 22 % pour atteindre plus de 7 millions de déplacements par jour, alors que la population n'a augmenté que de 10 %. Selon le scénario tendanciel du MTQ, en 2021, il se fera quotidiennement plus de 7,8 millions de déplacements motorisés dans la RMRM, soit 825 000 de plus qu'en 1998 (une croissance de 11,7 %).

La motorisation croissante des dernières décennies est tributaire, entre autres, du vieillissement de la population, de sa dispersion sur un territoire de plus en plus étalé et de l'accessibilité de plus en plus grande des femmes au marché du travail. La dispersion des ménages, s'accompagnant d'un étalement des emplois et des services, est à présent telle que les déplacements interbanlieues, plus difficiles à desservir par transport collectif, sont ceux qui connaissent la plus forte croissance.

La hausse des déplacements en automobile, observée au cours des dernières décennies, s'accompagne en parallèle d'une diminution de l'achalandage du transport en commun. En 1973, les parts modales étaient de 64 % pour l'auto contre 36 % pour le transport collectif (transports motorisés seulement). En 1998, la part modale de l'automobile avait progressé à 81,5 %, ne laissant que les 18,5 % restants au transport en commun.

De plus, l'**Agence métropolitaine de transport** a calculé qu'en moyenne, chaque année et pour chaque ménage qui choisit de résider près du métro plutôt qu'en périphérie de l'agglomération métropolitaine, on obtient :

- 1 050 déplacements de personnes par automobile en moins;
- une réduction de 15 000 km du kilométrage automobile urbain;
- ce qui est l'équivalent du retrait complet d'une automobile, en l'occurrence le second véhicule d'un ménage;
- une réduction des gaz à effet de serre de l'ordre de 6 000 kilogrammes;
- 625 déplacements de plus par transport en commun;
- 425 déplacements de plus à pied ou à vélo.

Cependant, les nombreux avantages qu'offre le transport en commun, tant du point de vue individuel que collectif, demeureront purement théoriques tant que la grande majorité des ménages opteront pour les secteurs résidentiels à l'écart des axes de transport en commun, plutôt que pour la périphérie immédiate des infrastructures métropolitaines de transport collectif.

Si rien n'est fait pour tenter de modifier les tendances actuelles, le MTQ prévoit que, entre 1998 et 2006, le nombre de déplacements en transport en commun aura diminué de 8 600 en direction de l'île de Montréal, en période de pointe du

matin. La diminution atteindrait 37 100 déplacements en 2021.

Par ailleurs, le centre de l'agglomération concentre encore une forte proportion des entreprises génératrices de camionnage, ce qui fait en sorte que le réseau autoroutier central constitue un lieu de passage important des déplacements de camions. Il en résulte une congestion importante par suite de l'augmentation des déplacements en voiture et des camions.

Depuis le début des années 1990, le nombre quotidien de mouvements de camions progresse à un rythme supérieur à 2 % par année dans la région métropolitaine. La fonction de plaque tournante continentale que joue Montréal au chapitre du transport des marchandises, fonction qui constitue l'un de ses atouts économiques, explique en partie cette progression. La vigueur de son secteur manufacturier, qui a été dynamisé par l'ALENA et plus généralement par le processus de mondialisation, a aussi contribué à l'augmentation du camionnage. Toutefois, une part significative de cette augmentation demeure attribuable à la dispersion des commerces, des bureaux, des services et des entreprises. En effet, environ 85 % des quelque 120 000 mouvements journaliers de camions enregistrés durant l'année 2000 étaient internes à la région, c'est-à-dire que leur origine et leur destination étaient toutes deux situées à l'intérieur de celle-ci.

Pour les entreprises manufacturières fortement dépendantes des livraisons de marchandises par camion et pour celles jouant un rôle dans la fonction de plaque tournante de Montréal, l'augmentation de la congestion est pénalisante sur le plan des coûts de transport et elle diminue par conséquent la compétitivité. Pour les automobilistes, la congestion dégrade les conditions de circulation et fait augmenter la durée des déplacements. Pour les commerces, bureaux, services et entreprises non manufacturières, la congestion se traduit par une augmentation du prix de vente final des produits et des services. Pour les résidants vivant à proximité des autoroutes et des réseaux artériels et au centre de l'agglomération, la congestion réduit la qualité des milieux de vie et de l'environnement en raison de la pollution atmosphérique et sonore qu'elle engendre.

Enfin, rappelons que d'ici 2010 le *Plan de gestion des déplacements* et le *Plan stratégique 1997-2007* de l'AMT prévoient que le gouvernement investira 1,56 milliard de dollars dans de nouvelles infrastructures de transport en commun, y compris les 500 millions de dollars pour le renouvellement des actifs. Si tous les projets présentement à l'étude se réalisaient, ces investissements pourraient même s'élever à 5 milliards de dollars. Par ailleurs, le gouvernement investira 2,27 milliards de dollars pour l'amélioration et le réaménagement des infrastructures existantes du réseau routier, sans compter les projets à l'étude pour le développement de ce dernier.

LES ENJEUX

- Intégrer la planification des transports dans une perspective métropolitaine à celle de l'aménagement du territoire;
- Développer le transport collectif de manière à en faire le mode privilégié de déplacement des personnes au centre et à destination du centre de la région métropolitaine;
- Améliorer la fonctionnalité du réseau routier stratégique national et, conséquemment, son rôle de soutien au développement économique de la RMRM, des régions voisines et de l'ensemble du territoire québécois.

LES PRÉOCCUPATIONS GOUVERNEMENTALES

Les ministères et les organismes gouvernementaux s'inquiètent de la hausse constante des déplacements en automobile et du déclin relatif qui s'ensuit du transport collectif.

Le ministère des Transports considère que l'amélioration de la mobilité des personnes et des marchandises, dans la perspective de consolidation des zones urbaines et de diminution des impacts sur le milieu, soulève des enjeux très importants. Il y a donc nécessité de concertation avec les partenaires pour une meilleure intégration des réseaux et services.

Par ailleurs, le **ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation** appréhende des déménagements possibles d'entreprises à proximité des autoroutes en périphérie afin d'éviter que leurs activités de camionnage soient constamment entravées par la congestion routière présente au centre de l'agglomération. Ces déménagements

exerceraient une forte pression sur la zone agricole décrétée et pourraient affaiblir les zones d'activité industrielle existantes.

L'**Agence métropolitaine de transport** constate pour sa part que ces déménagements appréhendés des entreprises du centre, pourtant bien desservies par les grandes infrastructures de transport collectif, vers la périphérie qui n'est pratiquement accessible que par automobile, s'opposeraient, s'ils se confirmaient, à la relance du transport collectif.

Le **ministère de l'Environnement** est inquiet de l'impact de l'augmentation des déplacements automobiles sur la qualité de l'air ambiant et sur la santé des citoyens. Il confirme l'importance de favoriser l'utilisation du transport en commun, de réduire l'usage des véhicules individuels et de faire la promotion de l'usage de véhicules à faible consommation d'énergie.

LES ATTENTES GOUVERNEMENTALES À L'ÉGARD DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Note : les attentes qui suivent s'inscrivent en complément de celles présentées dans le cadre de l'Orientation n° 2.

Le renforcement de la fonctionnalité des réseaux routiers

- Déterminer un réseau artériel métropolitain en appui au réseau routier se trouvant sous la responsabilité du MTQ.
- Prévoir des critères de hiérarchisation du réseau routier local (municipal et d'arrondissement) existant et projeté pouvant permettre d'effectuer des choix d'aménagement et de développement, tirant avantage notamment des infrastructures routières existantes.
- Prescrire des normes minimales de gestion du réseau routier artériel et des normes relatives à l'harmonisation des règles de signalisation et de contrôle de la circulation entre le réseau artériel et les autres réseaux municipaux.
- Tenir compte des questions relatives à la sécurité dans les transports dans le cadre de l'élaboration du schéma d'aménagement.
- Intégrer, dans le cadre de ses actions en transport, des cibles précises de réduction de l'usage de l'automobile et des nuisances causées par la circulation routière en milieu résidentiel, et inciter les municipalités à se doter de règles et de moyens d'aménagement en conséquence.
- Intégrer les critères proposés par le MTQ en ce qui a trait à la gestion des accès et de l'urbanisation en bordure des axes routiers majeurs afin de protéger leur fonctionnalité et d'améliorer la sécurité routière.
- Intégrer, dans la planification des réseaux de transport des personnes et des marchandises, des critères relatifs à l'environnement visuel et à l'affichage.

Le soutien au développement du transport collectif et des solutions de remplacement aux déplacements autoconducteurs

- Dans l'exercice de ses compétences générales relativement au transport en commun et au réseau artériel métropolitain, assurer une desserte adéquate des pôles économiques majeurs par les services de transport en commun.
- Adopter, dans le cadre de ses compétences en transport, des cibles d'augmentation de l'usage du transport collectif adaptées à chaque type de contexte urbain et à chaque type d'usager.
- Adopter des règles ou critères d'urbanisation afin d'accorder la priorité au développement ou au redéveloppement urbain arrimé aux infrastructures métropolitaines de transport collectif, et incitant à l'utilisation de ces infrastructures comme leviers principaux du développement urbain métropolitain et local (voir Orientation n° 2).

Le transport urbain des marchandises

- Participer, avec le MTQ et ses partenaires expéditeurs et transporteurs, à l'établissement d'un diagnostic du transport des marchandises dans la région métropolitaine.
- Intégrer au schéma d'aménagement et de développement la problématique du camionnage urbain, et en priorité les enjeux :
  - de localisation des commerces, bureaux et entreprises;
  - d'harmonisation des règlements relatifs aux horaires de livraison locale;

- d'appui à l'emploi de véhicules à plus faible consommation d'énergie, moins bruyants et moins polluants, pour la distribution des marchandises en milieu urbain;
- d'appui au développement de l'intermodalité et de la complémentarité des équipements, des réseaux et des systèmes de transport des marchandises.

• Respecter le réseau de camionnage établi par le MTQ et reconnaître un réseau de camionnage sur les routes locales, en relation avec des réalités ou choix d'aménagement entraînant de la circulation lourde.

SOUTIEN ET ENGAGEMENTS GOUVERNEMENTAUX

Les ministères et organismes gouvernementaux privilégieront le centre de l'agglomération, à proximité des infrastructures métropolitaines de transport en commun, pour localiser et consolider les équipements et services gouvernementaux ou collectifs d'envergure métropolitaine. Ils tiendront également compte de la présence, de la capacité et de la fonctionnalité du réseau routier.

Le **ministère des Transports** et l'**Agence métropolitaine de transport** mettront en œuvre les projets de prolongement de réseaux de transport en commun et de gestion de la demande prévue à leur *Plan de gestion des déplacements* et *Plan stratégique* respectif.

Les autres actions que compte conduire le MTQ consistent à :

• proposer d'ici le 15 novembre 2001 une révision du cadre institutionnel et financier du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal;

• soutenir le développement des modes alternatifs tels que le covoiturage, le vélo, la marche et le transport par taxi. Notamment, il contribuera au cyclotourisme par un apport financier à l'achèvement, dès 2005, de la Route verte;

• proposer des modifications législatives visant à faciliter l'optimisation des services de transport en commun sur le territoire de la CMM (intégration des CIT, harmonisation des territoires des organismes);

• poursuivre la révision du programme d'aide au transport adapté et l'encadrement légal du taxi et réviser le *Programme d'aide gouvernementale au transport en commun*.

Le MTQ entend également aider les entreprises qui mettront sur pied des programmes Employeurs pour réduire les déplacements en voiture. À cette fin, un montant de 10,3 millions de dollars est prévu pour la période 2000-2005. Quelque 5 000 entreprises et maisons d'enseignement sont visées, en priorité dans la région de Montréal (*Plan d'action québécois 2000-2005 sur les changements climatiques*, p. 33).

Par ailleurs, l'AMT entend définir, avec la collaboration de la Communauté métropolitaine, des critères d'urbanisation qui permettraient de rehausser la présence physique et symbolique du transport collectif dans l'environnement urbain, notamment en ce qui touche :

• l'utilisation de matériaux de sols;

• les éléments de signalisation et de mobiliers urbains spécifiques;

• la définition de trajets d'accès au transport collectif accordant la priorité au confort et à la sécurité des piétons;

• l'aménagement d'aires d'attente couvertes et chauffées au bénéfice des usagers du transport collectif.

Le **ministère de l'Environnement**, afin de contribuer à diminuer les émissions de GES, dont 55 % sont attribuables au transport des personnes par véhicule léger, compte implanter par phases un programme obligatoire d'inspection et d'entretien des véhicules à compter de 2002. La première phase de ce programme s'appliquera d'abord aux véhicules lourds dans toutes les régions, à l'exception des territoires nordiques, et aux véhicules légers dans la région de Montréal (*Plan d'action québécois 2000-2005 sur les changements climatiques*, p. 35 et 36).

Le gouvernement entend également engager la CMM dans la promotion des initiatives visant à mettre en place des conditions favorables au covoiturage au détriment des déplacements en voiture à un seul passager, par le biais notamment de programmes employeurs et d'une politique de stationnement.

Le gouvernement entend finalement associer la CMM à la promotion des modes de transport collectif adaptés aux besoins et à la demande tels les tramways (systèmes légers sur rails : SLR), les taxis collectifs, les minibus, les véhicules en libre-service et autres en accordant la priorité à la desserte du centre-ville et des autres pôles économiques et d'emploi de la région métropolitaine.

SIXIÈME PRÉOCCUPATION

LA PROTECTION ET LA MISE EN VALEUR DE LA ZONE ET DE L'ÉCONOMIE AGRICOLES

L'ORIENTATION GOUVERNEMENTALE

ORIENTATION N° 7 :

Assurer la permanence et l'aménagement durable de la zone agricole décrétée en favorisant une mise en valeur optimale du potentiel agricole et agroalimentaire métropolitain, dans une perspective de croissance économique, de création d'emplois et de protection de l'environnement.

RAPPEL DU PROBLÈME

Entre 1981 et 1996, près de 27 667 hectares de terres ont été retirés de la zone agricole décrétée située sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal à la suite de la révision des limites du territoire agricole. Parallèlement, la superficie exploitée par les entreprises agricoles a augmenté de 12 645 hectares durant la même période.

Les usages non agricoles en zone agricole et les demandes de retrait de terres arables pour l'agrandissement des périmètres d'urbanisation exercent à présent des pressions sur la zone agricole et menacent sa pérennité.

En même temps, cette concentration des activités agricoles dans certaines régions est à la source de préoccupations particulières, comme le rappelait le rapport de la Commission sur la gestion de l'eau au Québec (2000) du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

> « Pendant que les superficies utilisées passaient de 3,4 millions à 1,9 million d'hectares, les activités agricoles se concentraient dans certaines régions qui font maintenant face à de sérieux problèmes : pollution diffuse et ponctuelle, dégradation de la qualité des sols, perte de la biodiversité et d'habitats humides et aquatiques, conflits d'usages liés à la dégradation des cours d'eau, contamination de sources d'eau potable, et autres.[65] »

LES ENJEUX

Les enjeux liés à l'agriculture et à l'agroalimentaire sont de trois ordres :

- Intégrer l'agriculture et le secteur agroalimentaire en tant que composantes à part entière de la planification économique de la région métropolitaine;
- Assurer la pérennité du territoire et des activités agricoles métropolitaines;
- Favoriser le développement des activités agricoles et la cohabitation harmonieuse des usages sur le territoire agricole.

LES PRÉOCCUPATIONS GOUVERNEMENTALES

Les ministères et organismes gouvernementaux sont principalement préoccupés par les éléments suivants :

- l'expansion urbaine et l'urbanisation diffuse en zone agricole et le manque de contrôle des usages non agricoles en zone agricole décrétée;
- le manque de contrôle des investissements publics et privés dans les secteurs non desservis en périphérie de la zone urbaine et dans les secteurs en périphérie de la RMRM;
- le manque de mise en valeur à des fins agricoles des secteurs sous-utilisés ou non utilisés de la zone agricole ayant un potentiel agricole;
- le manque d'accessibilité qu'éprouvent les producteurs agricoles aux terres sous-utilisées ou non utilisées de la zone agricole aptes à l'agriculture;
- le manque d'intégration de l'activité agricole et agroalimentaire à l'économie métropolitaine en y mettant en valeur ses dimensions commerciales, industrielles, touristiques et culturelles.

Les ministères et organismes gouvernementaux souhaitent que la zone agricole décrétée soit désormais perçue comme une composante intégrée de la région métropolitaine. Ils souhaitent s'appuyer sur son dynamisme pour assurer de façon optimale son développement économique. Ils veulent également

---

[65] Commission sur la gestion de l'eau au Québec, *L'eau, ressource à protéger, à partager et à mettre en valeur*, 3 mai 2000, tome 2, p. 4.

mettre en valeur le patrimoine agricole et, dans cette optique, préserver les caractéristiques patrimoniales ou paysagères majeures du territoire agricole. Bref, les ministères et les organismes gouvernementaux demeurent fortement préoccupés par la difficulté d'assurer une cohabitation harmonieuse des fonctions agricole et résidentielle, tant en zone agricole que sur la frange séparant les milieux urbains des milieux agricoles.

LES ATTENTES GOUVERNEMENTALES À L'ÉGARD DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

La protection de la zone agricole

- Exercer un contrôle restrictif de l'expansion urbaine et de l'urbanisation diffuse. À cette fin, la Communauté est invitée à :
  - utiliser les mesures de gestion de l'urbanisation à l'intérieur des périmètres d'urbanisation afin de limiter les impacts sur le développement des activités agricoles dans les secteurs contigus et évaluer la possibilité de réduire la superficie des périmètres d'urbanisation lorsqu'elle n'est pas justifiée;
  - contribuer à réduire la pression spéculative en milieu périurbain et préconiser des mesures favorisant la reconversion à des fins agricoles de terres actuellement inutilisées;
  - permettre la réinclusion en zone agricole des secteurs adjacents ayant un potentiel agricole qui, en fonction du profil de croissance établi, ne pourront pas être développés au cours des 20 prochaines années et, en cas de non-réinclusion, y permettre les activités agricoles.
- Adopter et mettre en place des mesures favorisant la complémentarité des travaux du CCA métropolitain et des CCA existants dans les MRC comprises dans la RMRM.

La planification de l'aménagement de la zone agricole

- Inciter les municipalités à prévoir des règles d'aménagement favorisant la cohabitation des fonctions ainsi que l'accessibilité aux services pour les populations résidantes.
- Créer un cadre propice au maintien et au développement des activités agricoles en exerçant un contrôle très restrictif des usages non agricoles à l'extérieur des périmètres d'urbanisation et des îlots déstructurés.
- Mettre en place des mesures assurant une cohabitation harmonieuse des utilisations agricoles et non agricoles en concertation avec le comité consultatif agricole (CCA). À cet égard, la Communauté est invitée à :
  - favoriser sur son territoire l'instauration et le soutien de clubs agroenvironnementaux afin de sensibiliser les producteurs agricoles à la nécessité d'adopter des pratiques de nature à protéger l'environnement;
  - mettre en relief les pratiques agricoles qui aident à la protection des habitats fauniques et favorisent les activités écotouristiques;
  - intégrer à son schéma les normes minimales devant servir à déterminer les distances séparatrices en milieu agricole.
- Protéger les espaces boisés et humides de la zone agricole.

La mise en valeur de la zone agricole à des fins de développement économique

- Procéder à l'élaboration d'un plan stratégique de développement agricole et agroalimentaire en tenant compte des planifications des régions voisines, et formuler des recommandations en ce qui a trait à l'utilisation du Fonds de développement métropolitain;
- Accorder une priorité au développement des activités agricoles en zone agricole;
- Favoriser par différentes mesures la mise en valeur agricole des sols sous-utilisés de la zone agricole (ex. : programme de remembrement, mesures fiscales favorisant le développement d'entreprises, surtaxe pour les terrains sous-utilisés).

La mise en valeur du caractère patrimonial et culturel de la zone agricole métropolitaine

- Reconnaître et protéger les caractéristiques patrimoniales de la zone agricole, notamment :
  - Les paysages (inventaire et qualification);
  - Les milieux de production agricole traditionnels (production animale, érablières, vergers, zones naturelles de production fruitière, etc.);
  - Les secteurs historiques reconnus et associés à un mode de production agricole traditionnel qui leur est propre ou même exclusif.

SOUTIEN ET ENGAGEMENTS GOUVERNEMENTAUX

Le **ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation** et ses partenaires privilégieront dans leur planification stratégique le développement des marchés agricoles et la compétitivité des entreprises agricoles, la sécurité alimentaire, l'environnement et le développement régional. La première cible visée par le développement régional concerne le soutien à l'adaptation des entreprises agricoles aux nouvelles réalités économiques, le développement et la croissance du secteur agricole et agroalimentaire métropolitain dans son ensemble ainsi que la valorisation et la promotion du secteur agricole.

Le MAPAQ, en concertation avec ses partenaires, entend maintenir les leviers d'intervention suivants :

- **L'appui financier** : pour l'agriculture et l'agroalimentaire, les programmes offerts touchent les assurances agricoles, le financement agricole, l'aide régionale aux entreprises, l'aide à l'investissement en agroenvironnement, l'amélioration de la santé animale, l'appui à la recherche et l'appui à la concertation sectorielle et régionale, ainsi que le remboursement partiel des taxes foncières aux exploitations agricoles;
- **L'appui professionnel** : ces mesures incluent les services-conseils aux entreprises, la recherche et le développement, le transfert technologique, les services en santé animale, la formation des ressources humaines ainsi que la veille économique et commerciale;
- **L'encadrement réglementaire** : il s'agit principalement d'assurer le contrôle de l'innocuité et de la salubrité des produits agricoles, marins et alimentaires, la protection sanitaire des animaux, la protection du territoire et des activités agricoles ainsi que la mise en marché collective des produits agricoles et de la pêche.

Le MAPAQ encouragera également l'adoption et la mise en place de mesures de contrôle intérimaire, permettant de vérifier adéquatement l'implantation de nouveaux usages non agricoles d'ici l'entrée en vigueur du schéma métropolitain.

Par ailleurs, le MAPAQ entend poursuivre les discussions avec la CMM pour la création d'une commission agroalimentaire qui regrouperait des représentants du monde municipal, agricole et industriel. Cette commission aurait le mandat notamment, d'élaborer la planification stratégique du développement du secteur agroalimentaire ainsi que les recommandations pour la promotion de ce secteur et pour l'utilisation du Fonds de développement métropolitain.

Le MAPAQ rappelle également qu'il met en œuvre divers programmes et activités tels que la mise en place d'un réseau d'avertissement phytosanitaire visant une utilisation rationnelle des pesticides, le support financier et technique aux clubs d'encadrement technique et aux clubs agroenvironnementaux ainsi que les supports financiers aux cinq tables de concertation agroalimentaire.

De son côté, le **ministère de l'Environnement** entend :

- Rendre disponibles, dès leur adoption, normalement prévue au cours de l'année 2001, les documents suivants :
  - *Politique québécoise sur la gestion de l'eau;*
  - *Stratégie québécoise sur les aires protégées;*
  - *Stratégie québécoise sur la diversité biologique;*
  - *Guide de mise en œuvre du développement durable;*
  - *Guide d'élaboration d'un plan de gestion des matières résiduelles.*

- Favoriser la participation et la concertation des partenaires internes et externes du MENV et des autres ministères et organismes en les sensibilisant à l'importance des questions environnementales dans l'aménagement du territoire.

Pour sa part, le **ministère des Ressources naturelles** entend poursuivre ses travaux de mise en valeur de boisés privés en zone agricole :

- Le MRN offre aux propriétaires de ces boisés de l'aide financière et technique pour des interventions d'aménagement forestier au moyen du Programme d'aide à la mise en valeur des forêts privées;
- Le ministère entend également maintenir son Programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier. Ce programme offre une aide financière pour la réalisation d'inventaires, de planification ou de mise en valeur des différentes ressources (faune, récréation, paysage, matière ligneuse) du milieu forestier. Il est administré avec la contribution du Conseil régional de développement de chaque région.

Présentement, chaque agence régionale termine un Plan de protection et de mise en valeur des forêts privées de sa région, qui peut constituer un intrant de l'aménagement durable de la zone agricole. Le MRN entend contribuer à la diffusion de ces plans afin de renforcer et mettre en valeur les caractéristiques de la zone agricole permanente.

SEPTIÈME PRÉOCCUPATION

LA PROTECTION ET LA MISE EN VALEUR DES ESPACES VERTS ET BLEUS AINSI QUE LA PROTECTION DU PATRIMOINE ET DES PAYSAGES DANS LE CADRE D'UNE STRATÉGIE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

L'ORIENTATION GOUVERNEMENTALE

ORIENTATION N° 8 :

Protéger et mettre en valeur les espaces verts et les plans d'eau de la région métropolitaine, les paysages ainsi que les éléments patrimoniaux du territoire :

- La reconnaissance de l'importance du mont Royal en tant que lieu emblématique et patrimonial de la métropole, espace vert majeur et première Montérégienne;
- La protection des Montérégiennes pour leur caractère environnemental, visuel et récréatif;
- La protection et la mise en valeur des espaces verts présentant un intérêt stratégique par leur biodiversité;
- La protection et la mise en valeur concertée des grands bassins de la région métropolitaine;
- L'accroissement de l'accès du public aux berges, aux plans d'eau et à certaines îles fluviales du Grand Montréal si l'accès ne nuit pas à la biodiversité et à la conservation des espèces menacées et vulnérables ni à leur habitat.

Protéger et mettre en valeur le patrimoine naturel, historique, architectural, et les paysages.

RAPPEL DU PROBLÈME

1. La forêt et les aires protégées

De 1986 à 1994, la région métropolitaine a perdu 30 % de son couvert boisé et végétal, soit 133 km², au profit de l'urbanisation du territoire. Une part importante des espaces vacants voués à une affectation résidentielle dans les schémas d'aménagement des MRC se superpose à des espaces boisés et, conséquemment, menace de faire disparaître ces espaces naturels. Si la tendance se maintient, dans 28 ans, tous les boisés actuels auront été détruits (467 km²).

De plus, on compte 57 aires protégées sur le territoire métropolitain, couvrant une superficie de 187,8 km². Cette superficie correspond à 4,3 % du territoire, alors que la moyenne mondiale est de 8 %.

On observe depuis plusieurs années une forte pression liée au développement des espaces situés autour du mont Royal. Or, pour que ces projets tiennent compte de l'intégrité physique de la montagne et contribuent à sa protection, les intervenants municipaux, institutionnels, gouvernementaux et privés devraient partager une même vision du développement du mont Royal. Compte tenu du nombre important de projets, la détermination de cette vision commune constitue une priorité gouvernementale.

2. Les berges, les rives et les plans d'eau

En second lieu, le nombre et la qualité des cours d'eau ainsi que la superficie des plaines inondables ont diminué au cours des 20 dernières années, notamment à la suite du développement résidentiel.

La très grande majorité des berges et des rives de la région métropolitaine sont privées, de sorte que la population ne peut y avoir accès facilement.

Enfin, et plus grave encore, les niveaux d'eau dans les bassins de la région sont en baisse en raison des débits plus faibles en provenance des Grands Lacs. De juin à septembre 1999, on a assisté à une baisse marquée des niveaux d'eau sur le réseau hydrique du Grand Montréal. Cet étiage prolongé est même plus grave que celui de 1964, date qui était pourtant considérée comme l'année repère jusqu'à maintenant. La baisse des niveaux d'eau risque d'avoir de graves effets sur la région, son écosystème et son économie.

3. Le patrimoine et les paysages

La RMRM compte près de 200 monuments historiques classés en vertu de la *Loi sur les biens culturels*. Par ailleurs, les montagnes et les bassins viennent accidenter son territoire et offrent à la

région des paysages uniques qui la caractérisent et constituent un attrait majeur de son patrimoine et un facteur important de la qualité de vie qu'elle procure à ses résidants. La vue de certains périmètres villageois comme le portrait qui se dégage du mont Royal et de la silhouette des gratte-ciel du centre-ville constituent des spectacles impressionnants pour le touriste comme pour le résidant.

Cependant, le patrimoine métropolitain non plus que les paysages n'ont fait l'objet d'une véritable politique de mise en valeur concertée et structurée à l'échelle de la région. Les organismes de protection du patrimoine agissent sur une base locale, sans vision d'ensemble. La Communauté métropolitaine, par ses compétences en matière d'aménagement et de culture, pourrait jouer un rôle actif dans la définition de cette vision, en concertation avec les ministères et organismes gouvernementaux concernés. Cette mise en valeur améliorerait la qualité de vie des résidants et contribuerait à l'essor touristique de la métropole, lequel générerait des retombées économiques.

LES ENJEUX

- Développer une vision commune à l'échelle métropolitaine pour la protection et la mise en valeur des grands espaces naturels et pour en améliorer l'accès public;
- Atténuer les impacts de la baisse des niveaux d'eau sur l'économie et l'environnement.

LES PRÉOCCUPATIONS GOUVERNEMENTALES

Les ministères et les organismes gouvernementaux sont préoccupés par le manque de mise en valeur des plans d'eau métropolitains. Malgré le fait que l'archipel montréalais est l'un des plus beaux et des plus importants que l'on peut admirer parmi les grandes agglomérations du monde, la population qui l'habite ne peut pas réellement en profiter. Cette préoccupation s'étend aux parcs majeurs de la région et aux espaces verts situés en retrait des grandes voies d'eau.

Le gouvernement souhaite que les bassins de la région, de même que les grands espaces verts et les milieux naturels, soient remis en valeur au profit de la population afin d'améliorer sa qualité de vie. En particulier, **Tourisme Québec** attache beaucoup d'importance à la réouverture du canal de Soulanges en vue d'ouvrir un pôle touristique majeur dans ce secteur de la région.

La **Société de la faune et des parcs du Québec** ainsi que le **ministère de l'Environnement** se préoccupent de l'avenir de la biodiversité et de la protection des milieux faunique et floristique. La Société de la faune et des parcs du Québec s'inquiète tout particulièrement de la disparition de certaines espèces par suite de l'urbanisation, de la surexploitation des ressources naturelles, des modifications du milieu forestier ou encore des travaux de remblayage ou d'endiguement.

Plus importante néanmoins reste la baisse de niveau des grands cours d'eau. Dans un contexte où le concept de développement durable guide l'essentiel de la démarche d'aménagement, il y a lieu d'accorder une importance particulière à ce problème dont les répercussions risquent à plus long terme de se faire sentir sur :

- les prises d'eau et les usines de filtration;
- les stations d'épuration;
- les projets récréotouristiques riverains du Grand Montréal bleu et vert;
- la navigation commerciale entre la région de Montréal et les Grands Lacs;
- la navigation de plaisance;
- la production d'énergie des centrales hydroélectriques (Beauharnois, Carillon, Rivière-des-Prairies);
- les écosystèmes de l'archipel.

LES ATTENTES GOUVERNEMENTALES À L'ÉGARD DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

La protection, la mise en valeur et l'accessibilité aux espaces verts et bleus

- Élaborer un plan de conservation et de mise en valeur des territoires d'intérêt naturel verts et bleus en prenant en considération leurs fonctions culturelle, patrimoniale, éducative et récréotouristique[66]. À ce titre, la Communauté est invitée à :
  - Déterminer et caractériser les grands espaces verts et bleus à mettre en valeur;
  - Assurer le développement en réseau des grands bassins en tenant compte de leurs particularités historiques, biophysiques, patrimoniales et culturelles et en élaborant des approches thématiques pour chacun;
  - Tenir compte des contraintes imposées par l'exploitation des centrales hydroélectriques existantes et du potentiel de production de ces plans d'eau.
- Mettre en place des mécanismes d'étude des impacts sur l'environnement, sur le paysage naturel et sur le paysage culturel pour les grands projets de développement.
- Établir des critères d'accès public aux plans d'eau, y compris par transport en commun, que les municipalités locales devront reprendre dans leur plan d'urbanisme respectif.
- Prévoir des dispositions à l'intention des municipalités afin de limiter l'accès du public aux milieux fragiles à des endroits clairement précisés.
- Intégrer des mesures de conservation des rives, du littoral et des plaines inondables en conformité avec la *Loi sur la qualité de l'environnement*, la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* et la *Loi sur les pêches* en mettant en place des mesures pour contrer les problèmes relatifs au remblayage des cours d'eau, particulièrement sur les rives de la rivière Richelieu.

La protection et la mise en valeur du patrimoine et des paysages

- Contribuer à la protection des principaux lieux de mémoire qui ont marqué l'histoire et le développement du territoire, et formuler, pour les zones urbaines à consolider, des usages compatibles avec la conservation des caractéristiques patrimoniales des parcs immobiliers présentant un potentiel de recyclage. À ce titre, la Communauté est invitée à déterminer le potentiel de réutilisation des lieux de culte d'intérêt patrimonial désaffectés ou en voie de désaffectation et à mettre en valeur les équipements culturels comme levier de redéveloppement des quartiers anciens.
- Protéger les principaux sites naturels ayant une valeur écologique et patrimoniale.

La mise en valeur culturelle et patrimoniale des espaces verts et bleus

- Adopter des mesures permanentes de protection pour le territoire du mont Royal en :
  - déterminant, de concert avec la Ville de Montréal, une instance qui assurera une gestion concertée du mont Royal;
  - assurant le maintien et l'amélioration de la qualité des espaces verts dans la zone où le mont Royal est situé;
  - protégeant et mettant en valeur les éléments significatifs du cadre bâti, du cadre paysager et des espaces dont l'aménagement est digne d'intérêt;
  - assurant la conservation des vues sur son profil.

---

[66] En fonction de cette attente, la CMM est invitée à poursuivre la réalisation des projets répertoriés en 1992 par le Comité interministériel des espaces verts et bleus du Grand Montréal et le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, soit :
- le verdissement de l'île de Montréal;
- le parc interrégional du Croissant de l'Est;
- le réseau vert de la ville de Montréal :
  - le mont Royal,
  - le corridor nord-sud,
  - l'itinéraire riverain;
- le réseau vert de la Communauté urbaine de Montréal :
  - la consolidation des parcs régionaux de la CUM,
  - la restauration de ruisseaux, de berges et d'îles,
  - les corridors verts;
- la mise en valeur de la rivière des Mille-Îles;
- la mise en valeur de la rivière des Prairies;
- les bois de la ville de Laval;
- le réseau cyclable périphérique de la rive nord;
- le réseau cyclable de la rive sud;
- le parc régional de la rivière Saint-Jacques et le lien cyclable Saint-Lambert–Brossard–La Prairie.

- Prévoir des mesures de protection du paysage des Montérégiennes.

La protection et la mise en valeur des forêts et des boisés

- Préciser au schéma :
  - les boisés et les zones de forêt;
  - les terres privées où il y a une entente de mise en valeur de la faune entre les propriétaires et le gouvernement;
  - les secteurs propices à l'aménagement de corridors boisés favorisant les déplacements de la faune et la préservation de la biodiversité.
- Proposer des mesures de conservation et de mise en valeur des zones boisées.
- Inscrire au document complémentaire des normes relatives à la protection des arbres et des boisés.

La protection des habitats des espèces fauniques menacées ou vulnérables

- Inscrire au schéma d'aménagement métropolitain les habitats et refuges fauniques existants et participer, en collaboration avec la Société de la faune et des parcs et le MENV, à déterminer de nouveaux habitats et refuges fauniques.
- Inscrire au schéma les habitats d'espèces menacées ou vulnérables actuellement protégées par règlement et mettre en place des affectations, des usages et des normes qui les conservent et les mettent en valeur.
- Préciser à son schéma tout site ou paysage naturel exceptionnel ou écosystème fragile qui pourrait être désigné comme site d'intérêt écologique ou comme site de conservation.

Le gouvernement invite également la Communauté à reconnaître et protéger les habitats fauniques, en particulier ceux où l'on rencontre des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables.

SOUTIEN ET ENGAGEMENTS GOUVERNEMENTAUX

De façon générale, l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux ou leurs mandataires participeront à la conservation et à la mise en valeur des éléments significatifs tant du bâti que du paysage.

Plus spécifiquement pour le mont Royal, le **ministère de la Culture et des Communications** portera une attention particulière à sa protection et à sa mise en valeur par une action concertée des différents partenaires gouvernementaux.

Le **ministère de la Culture et des Communications** élaborera la notion de paysage culturel en collaboration avec le milieu. Des études de cas seront réalisées afin de cerner les caractéristiques et les besoins spécifiques du territoire de la CMM. Un plan d'action suivra ces études.

Le ministère est particulièrement préoccupé par la conservation des lieux de culte. Il se propose de conclure des ententes avec les institutions religieuses afin d'établir un plan d'action relatif à la consolidation des lieux de culte d'intérêt patrimonial.

Enfin, le ministère partagera son approche en matière d'équipements culturels avec les instances métropolitaines et municipales. Cette approche établira un partage des responsabilités. Il continuera à appuyer les instances municipales dans l'instauration d'un réseau d'équipements de proximité (ex. : bibliothèques) et à soutenir les organismes à but non lucratif dans la consolidation et l'implantation d'équipements spécifiques (ex. : lieux de production). À ces fins, le ministère favorisera le recyclage des bâtiments publics et des édifices religieux laissés vacants.

La **Société de la faune et des parcs du Québec** a adopté un plan stratégique dont les interventions touchent quatre secteurs :

- **En matière de conservation**, la Société accorde la priorité à la conservation des milieux de vie de la faune dans les secteurs forestiers ou agricoles.
- **En ce qui concerne les espèces**, les efforts seront intensifiés pour protéger les espèces à statut précaire et assurer le contrôle du prélèvement des ressources fauniques.
- **La mise en valeur de la faune** sera optimisée dans une perspective de développement durable de façon à favoriser le développement économique régional.

- **Le développement et la gestion du réseau des parcs et d'autres milieux naturels** seront centrés sur la conservation de milieux représentatifs des régions naturelles du Québec ou de milieux exceptionnels. Parmi les activités compatibles avec la notion de conservation, celles axées sur la découverte du patrimoine naturel et culturel de ces régions ainsi que de leurs paysages seront privilégiées. L'action de la société dans ce domaine contribuera activement à concrétiser les objectifs de la Stratégie québécoise sur les aires protégées.

En matière de protection des milieux humides, la Société de la faune des parcs du Québec et le MENV entendent travailler en étroite collaboration avec la Communauté à la concrétisation de la *Politique des rives, du littoral et des plaines inondables.*

De même, la Société de la faune des parcs du Québec entend mettre à contribution la Communauté métropolitaine de Montréal en matière de développement de parcs nationaux en l'invitant à faire valoir sa position lors de la création d'un parc et à participer aux tables d'harmonisation qui seront mises en place par la société afin d'échanger sur les perspectives de développement de parcs.

Travaillant activement à l'élaboration de la *Stratégie québécoise sur les aires protégées*, le **ministère de l'Environnement** entend collaborer avec la Communauté à la réalisation des objectifs de la stratégie. Le MENV entend sensibiliser la Communauté et les municipalités de son territoire à la nécessité d'intégrer les priorités de protection des espaces naturels qui auront été ciblés dans la *Stratégie québécoise sur les aires protégées*, de même que dans la *Stratégie québécoise sur la diversité biologique* dans la mise en valeur des espaces verts et bleus, ainsi que des autres milieux naturels.

De son côté, le **ministère des Finances** étudiera la possibilité d'instaurer des mesures incitatives de nature fiscale ou autre pour les donateurs de terrains à des fins de conservation et de mise en valeur d'espaces naturels, de berges ou de plans d'eau. Le ministère fera connaître sa position au moment opportun.

Pour sa part, le **ministère des Ressources naturelles** compte effectuer une mise à jour des informations de base (localisation, usages, droits concédés, contraintes, etc.) concernant les terrains dont il assume la gestion dans le territoire de la Communauté.

Le ministère est aussi disposé à céder ces terrains à tout organisme qui sera mandaté pour réaliser un projet de mise en valeur des espaces verts et des plans d'eau de la région métropolitaine.

En matière de mise en valeur des forêts, le ministère des Ressources naturelles compte appuyer tous ses partenaires publics et privés afin de contribuer à la conservation des écosystèmes forestiers exceptionnels (forêt ancienne, forêt rare, forêt refuge d'espèces vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées) que l'on trouve dans les boisés privés et sur les terres publiques. À cet égard, le cadre d'intervention du MRN reconnaît 89 sites sur le territoire de la RMRM dont 12 ont fait l'objet d'une reconnaissance scientifique.

Finalement, la **Société Hydro-Québec**, dans la mesure du possible, entend :

- Harmoniser ses interventions avec celles des autres utilisateurs du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal;
- Établir une relation avec les responsables de l'aménagement et du développement de la Communauté;
- Intégrer à ses plans d'intervention les projets de la Communauté;
- Participer aux forums régionaux, mis sur pied à l'initiative de la Communauté, qui aborderont des sujets susceptibles d'avoir des effets sur l'implantation et la gestion des équipements du réseau électrique, par exemple la gestion des eaux, l'extension de l'urbanisation, la sécurité publique, etc.

HUITIÈME PRÉOCCUPATION

LA PRISE EN COMPTE DES RISQUES DE SINISTRE DANS LES DÉCISIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

L'ORIENTATION GOUVERNEMENTALE

ORIENTATION N° 9 :

Contribuer à la santé, à la sécurité et au bien-être public ainsi qu'à la pérennité des investissements par la prise en compte des risques de sinistre naturel et anthropique dans les décisions dictant le développement économique et l'aménagement du territoire.

RAPPEL DU PROBLÈME

Plusieurs situations problématiques peuvent engendrer des sinistres dans la RMRM, tels les inondations, les glissements de terrain ou les catastrophes d'origine technologique.

Le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal n'est pas à l'abri des risques de sinistre d'origine naturelle ou technologique. Les inondations causées par les crues des Grands Lacs et de la rivière des Outaouais sont notoires. On connaît également les effets des redoux d'hiver sur la rivière Châteauguay de même que les inondations annuelles de la rivière Richelieu. La concentration d'activités industrielles et la gestion des matières résiduelles engendrent également certains risques qui peuvent dégénérer en sinistres pouvant prendre des proportions inattendues. Encore au cours des dernières années, des accidents de nature technologique se sont produits dans la RMRM, notamment l'incendie des BPC de Saint-Basile-le-Grand en 1988 et l'incendie du dépôt de pneus usés à Saint-Amable le 16 mai 1990. Regroupant des activités diverses et 47 % de la population du Québec, la région métropolitaine concentre par le fait même plus de risques de sinistre que les autres régions du Québec.

LES ENJEUX

Planifier et aménager le territoire de manière à assurer la santé, la sécurité et le bien-être publics en atténuant les risques et les contraintes :

- d'origine naturelle ou anthropique;
- inhérents à certains phénomènes naturels, notamment ceux liés aux inondations, tant en eau libre que par embâcle, ou aux mouvements de sol.

LES PRÉOCCUPATIONS GOUVERNEMENTALES

Les ministères et organismes gouvernementaux constatent que les risques de sinistre, qu'ils soient d'origine naturelle ou technologique, ne sont pas toujours pris en compte dans les décisions touchant à l'aménagement du territoire ou au développement économique dans la région métropolitaine.

Le **ministère de la Sécurité publique** et le **ministère des Transports** sont également préoccupés par le développement de sites résidentiels et publics à proximité des axes de transport pour les matières dangereuses (routes, voies ferrées). Une meilleure intégration de la planification du transport des marchandises et de l'urbanisation apparaît nécessaire.

Enfin, le **ministère des Ressources naturelles** se soucie de la sécurité des citoyens habitant les zones résidentielles situées à proximité des secteurs de production pétrochimique dans la partie est de l'île de Montréal. Les zones tampons actuelles apparaissent insuffisantes et des mesures originales devront être déployées afin d'atténuer les risques, compte tenu du caractère fortement urbanisé du secteur et de la proximité des zones industrielles et résidentielles.

La problématique des risques technologiques associés aux immeubles, ouvrages et activités diffère selon que l'on examine les secteurs sensibles (où se retrouvent des usages de type résidentiel, institutionnel et récréatif) déjà construits ou ceux pour lesquels un développement est prévu.

Dans le cas des secteurs déjà construits, il sera important, à court terme, de doter la région métropolitaine d'un plan visant à diminuer la probabilité d'un éventuel accident technologique ou industriel et pour en atténuer les conséquences (ex. : plan municipal de sécurité civile).

Dans le cas des secteurs qui ne sont pas encore développés, mais pour lesquels un développement est prévu, il y a matière à planifier l'aménagement du territoire par une ségrégation et une complémentarité des usages et des fonctions, et par la mise en place de zones tampons qui ont pour but de réduire les risques ultérieurs de sinistre.

Par conséquent, les gestes doivent être modulés, que ce soit en matière d'affectation, d'établissement de zones tampons ou de compatibilité des usages. Ces actions doivent prendre en considération la nature de la contrainte reconnue, sa probabilité d'apparition ou de manifestation (incluant le seuil d'acceptabilité sociale), les conséquences potentielles qu'elle engendrerait en cas de sinistre ainsi que les caractéristiques spatiales et physiques de chaque partie du territoire. En fonction de l'analyse faite, des mesures de protection particulières et de sécurité civile doivent être mises en place en vertu d'un plan d'urgence métropolitain afin de répondre efficacement aux situations d'urgence.

LES ATTENTES GOUVERNEMANTALES À L'ÉGARD DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

La prise en compte des zones inondables

Certaines attentes reprennent en partie celles qui sont déjà demandées à l'ensemble des MRC du Québec. Elles confirment l'importance du volet santé et sécurité publique dans l'aménagement du territoire et précisent, au besoin, la collaboration attendue de la part de la Communauté métropolitaine de Montréal. Ces attentes se résument à ce qui suit :

- Intégrer dans son schéma :
  - la cartographie officielle des zones inondables établie dans le cadre de la Convention Canada-Québec;
  - les cotes de crues dont elle dispose, soit celles déterminées lors des travaux de la cartographie officielle avant le Programme de détermination des cotes de crue (PDCC);
  - le ou les tronçons à risque précisés par le PDCC;
  - les cotes déterminées dans le cadre du PDCC, dès qu'elles seront rendues disponibles par le MENV;
  - le ou les tronçons de rivières et les zones propices aux inondations par embâcle que le MSP entend lui préciser.
- Adopter, pour l'ensemble des zones à risque d'inondation (récurrence 0-20 ans et 20-100 ans), un cadre normatif d'un minimum équivalant aux dispositions de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables.
- Inscrire, dans son document complémentaire, la description de tout immeuble sujet à une dérogation pour un usage du sol, une construction ou un ouvrage prohibé par les règles générales édictées par la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* ou encore obtenue dans le cadre de la *Convention entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec relativement à la cartographie et à la protection des plaines d'inondation, et au développement durable des ressources en eau.*
- S'assurer que les municipalités interdisent, dans les zones sujettes aux inondations par embâcle, l'implantation de constructions de nature résidentielle et adoptent un cadre normatif pour y régir la construction et le développement, conformément aux normes proposées dans le *Guide pour déterminer et délimiter les zones inondables.*

La prise en compte des risques de mouvement de sol

- Intégrer, dans son schéma, les cartes gouvernementales des zones exposées aux mouvements de terrain et, pour les zones ayant nécessité une intervention et des demandes d'assistance financière, désigner tous les talus riverains des plans d'eau dont la hauteur est de plus de 5 mètres et la pente supérieure à 25 %;
- Adopter un cadre normatif d'un minimum équivalant au cadre normatif gouvernemental pour régir la construction et le développement dans les zones exposées aux mouvements de sol déterminées par le gouvernement ou par elle-même, en accordant la priorité aux zones ayant nécessité une intervention sur le terrain et des demandes d'assistance financière.

La prise en compte des risques technologiques

- Déterminer et localiser les sources de risque technologique majeur présentes sur son territoire (immeubles, ouvrages, activités) qui lui ont été précisées (reconnues et localisées) par un ministère, un organisme ou une entreprise;
- Prévoir des règles en matière de zones tampons en fonction du principe de réciprocité, de manière à éviter que de nouvelles sources (immeubles, ouvrages, activités) présentant des risques ne s'implantent à proximité d'usages sensibles (résidentiel, institutionnel, récréatif) et, à l'inverse, que ces usages sensibles ne se rapprochent pas des sources de contrainte.

La maîtrise des impacts environnementaux d'origine anthropique

- Tenir compte des contraintes écologiques afin de réduire les impacts environnementaux et sociaux lors de la préparation du plan de gestion des matières résiduelles.
- Assurer la compatibilité des affectations du sol avec:
  - les sites de production et de traitement des matières dangereuses et les terrains contaminés;
  - les lieux d'élimination et de recyclage des matières résiduelles;
  - les lieux d'élimination et de traitement des boues de fosses septiques;
  - la présence d'usines d'épuration et de traitement des eaux sur l'ensemble de son territoire.

À cet égard, la Communauté devra procéder à l'élaboration des inventaires requis.

- Pour des raisons de contraintes anthropiques et de sécurité publique, tenir compte de la proximité des équipements et infrastructures de transport ferroviaire, maritime et aérien ainsi que des postes de transformation électrique dans les affectations, les usages, les critères et les normes de localisation, notamment :
  - en limitant l'urbanisation à proximité des sources potentielles de nuisance comme les aéroports, les voies ferrées, les cours de triage, les lieux d'élimination de déchets, les stations d'épuration des eaux usées et les postes de transformation d'énergie;
  - en prévoyant et en maintenant des zones tampons en bordure de ces installations par rapport aux usages sensibles (résidentiels, institutionnels et récréatifs);
  - en leur assurant un accès adéquat;
  - en prévoyant des modalités d'accès aux corridors ferroviaires pour les équipes d'intervention d'urgence;
  - en déterminant un zonage compatible avec les installations en place.

SOUTIEN ET ENGAGEMENTS GOUVERNEMENTAUX

En ce qui a trait à la gestion des risques et à la sécurité publique, le ministère de la Sécurité publique vise à assurer la sécurité des personnes, des biens, des équipements et infrastructures publics dans les zones à risque d'inondation, de glissement de terrain de même qu'en ce qui a trait aux sources de risque d'origine technologique que constituent les immeubles, les ouvrages et les activités à risque présent ou futur sur le territoire.

Dans cette optique, le **ministère de la Sécurité publique** entend prendre les engagements suivants :

- En partenariat avec le ministère de l'Environnement, le ministère poursuivra la détermination des zones où il y a des risques d'inondation et d'embâcle;
- En partenariat avec le ministère des Transports du Québec, le ministère entend fournir une expertise ponctuelle en matière de glissements de terrain et il se propose d'entreprendre un programme pour compléter la détermination des zones où il y a des risques de mouvement de sol en milieu argileux. Il proposera également, sous peu, un nouveau cadre normatif pour régir la construction et le développement dans les secteurs sujets aux glissements de terrain.

Par ailleurs, le projet de loi 173 sur la sécurité civile, dont l'adoption est prévue à l'automne 2001, viendra clarifier les différentes composantes du système de sécurité civile au Québec et les responsabilités qui incombent à toutes les parties concernées.

Le projet de loi propose l'élaboration de schémas de sécurité civile (supramunicipaux). Son adoption

sera suivie de la publication d'orientations ministérielles encadrant l'élaboration des schémas et, subséquemment, l'élaboration d'une réglementation appropriée.

NEUVIÈME PRÉOCCUPATION

L'HARMONISATION INTERRÉGIONALE DES INTERVENTIONS DE LA CMM, DES RÉGIONS ET DES MRC VOISINES DANS UN ESPRIT DE RÉCIPROCITÉ ET D'ALLIANCE STRATÉGIQUE

L'ORIENTATION GOUVERNEMENTALE

Cette orientation concerne les MRC voisines du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

ORIENTATION N° 10 :

- Assurer l'intégration de plans d'aménagement d'agglomération dans les schémas d'aménagement des MRC voisines de la CMM pour chacune des agglomérations urbaines de recensement : Lachute, Saint-Jérôme, Joliette, Sorel, Saint-Hyacinthe, Saint-Jean-sur-Richelieu et Salaberry-de-Valleyfield.
- Protéger et mettre en valeur le caractère champêtre et patrimonial des villages du territoire et consolider l'économie et la zone agricole.
- Contrôler les investissements publics dans les secteurs non desservis en périphérie des agglomérations urbaines et villageoises.

RAPPEL DU PROBLÈME

Le phénomène de l'expansion urbaine n'est pas visible que dans les couronnes autour de l'île de Montréal. En fait, en matière d'urbanisation, à l'extérieur des limites officielles de la RMRM, on observera une croissance démographique dans les axes géographiques suivant les principales voies de circulation autoroutière.

Ainsi, entre 2001 et 2021, la croissance dans les parties des régions administratives hors RMRM atteindra 10 % dans Lanaudière, 15 % dans les Laurentides et 2 % en Montérégie, selon les projections de croissance démographique établies par le MTQ.

Les agglomérations recevront une part importante de la croissance dans leur MRC respective. Ainsi, dans la couronne nord, les agglomérations de Blainville et Saint-Sauveur accueilleront plus des trois quarts de la croissance démographique de la MRC dont elles font partie. Sur la rive sud, les trois agglomérations hors RMRM (Saint-Hyacinthe, Drummondville et Granby) accueilleront entre 60 % et 92 % de la croissance de leur MRC respective.

Par ailleurs, plusieurs ministères ont développé des stratégies assorties d'objectifs de développement économique dont la portée va au-delà des limites de la RMRM. Cette situation nécessitera, à l'échelle gouvernementale et municipale, le développement d'un mécanisme d'harmonisation entre les régions administratives de même qu'avec les MRC périphériques en vue d'assurer la cohérence des interventions sur le territoire.

LES PRÉOCCUPATIONS GOUVERNEMENTALES

Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour la Communauté métropolitaine de Montréal viendront circonscrire les activités que les régions entendent soutenir ou réaliser.

Le **ministère des Régions** a clairement exprimé ses préoccupations quant à l'arrimage à faire entre la planification stratégique à l'échelle des régions administratives et celle que devra enclencher la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre de l'élaboration de son schéma métropolitain d'aménagement et de développement.

De plus, le ministère des Affaires municipales et de la Métropole doit assurer une conformité entre les orientations de la CMM et celles des MRC périphériques ainsi que la cohérence dans la gestion de l'urbanisation afin d'éviter, entre autres, une dispersion de la population hors du territoire métropolitain.

LES ATTENTES GOUVERNEMENTALES À L'ÉGARD DES MRC VOISINES DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

- Pour chacune des agglomérations urbaines de recensement, élaborer un plan d'agglomération sur la base de l'ensemble des municipalités composantes de l'agglomération.
- Déterminer les périmètres d'urbanisation ainsi que les besoins en infrastructures et en équipements publics, indépendamment des limites municipales, soit sur la base de l'ensemble de l'agglomération de recensement.
- Intégrer au schéma d'aménagement et à l'aménagement du territoire de chacune des municipalités les problématiques ainsi que les objectifs de protection et de mise en valeur du caractère champêtre des villages du territoire.

SOUTIEN ET ENGAGEMENTS GOUVERNEMENTAUX

Le ministère des Affaires municipales et de la Métropole entend maintenir son appui aux régions en vue d'assurer une harmonisation de leurs interventions et des orientations gouvernementales à l'égard de la CMM. Ainsi, le gouvernement entend inclure un principe de réciprocité et d'alliance stratégique autour des champs d'harmonisation suivants :

- la promotion internationale concertée à l'étranger de la région métropolitaine sur le plan économique (investissements, produits et services);
- le renforcement des pôles économiques prioritaires de la RMRM;
- la formation de la main-d'œuvre;
- le développement du logement social;
- le développement artistique et culturel;
- le développement du transport des marchandises;
- le développement du transport collectif;
- la mise en valeur des plans d'eau et des grands espaces verts de la région métropolitaine de Montréal.

CINQUIÈME PARTIE

LES PROJETS D'ÉQUIPEMENTS ET D'INFRASTRUCTURES DU GOUVERNEMENT

Tel que le prévoit l'article 128 de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*, cette cinquième partie indique à la Communauté les projets d'équipements et d'infrastructures que les ministères et organismes gouvernementaux entendent poursuivre ou mettre en œuvre sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Bien qu'ils soient présentés, ces projets ne lient pas le ministère ou l'organisme qui le propose à une échéance de réalisation. La présentation de ces projets sert d'abord à mieux cerner l'opération d'aménagement du territoire qu'entreprendra sous peu la Communauté métropolitaine de Montréal. Des discussions entre le gouvernement et la Communauté se poursuivront au cours des prochains mois afin de préciser les besoins de l'ensemble des partenaires et de mieux intégrer les projets dans la trame urbaine métropolitaine.

Les projets d'équipements et d'infrastructures sont présentés selon trois thématiques, soit :

- Les équipements et les services aux personnes;
- Les infrastructures de transport;
- Les équipements de tourisme et de loisirs.

Les équipements et les services aux personnes

Le gouvernement entend maintenir et améliorer les équipements et les services collectifs en maximisant leurs retombées sur le milieu urbanisé. Il s'attend donc à ce que la Communauté métropolitaine de Montréal, en concertation avec les municipalités, les ministères et les organismes gouvernementaux responsables, privilégie la localisation et l'utilisation optimales des équipements collectifs en réponse aux besoins économiques et sociaux de la population. Cette localisation devra se faire dans une optique de redéveloppement et de réutilisation des équipements existants avant que de nouveaux investissements publics ne soient consentis.

A) Le ministère de la Culture et des Communications

Le ministère de la Culture et des Communications prône l'accessibilité du public aux produits et aux équipements culturels existants, notamment dans les secteurs des arts visuels, des arts de la scène, du patrimoine, des ressources archivistiques et des bibliothèques.

Le Ministère entend aider les municipalités et soutenir la Communauté métropolitaine de Montréal dans la rénovation et la revitalisation des équipements culturels au centre de l'agglomération, dans la perspective de relancer ce dernier, en mettant l'accent sur le patrimoine par la reconnaissance des lieux de mémoire collective au cœur de la vie de quartier.

Le Ministère souhaite maintenir cette vitalité culturelle tout particulièrement au centre-ville, qui demeure le pôle majeur en matière culturelle dans la région métropolitaine. À cette fin, il entend donc, au cours des prochaines années, réaliser deux projets d'envergure sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal :

- Le premier est la construction de la Grande Bibliothèque du Québec sur le site de l'actuel Palais du commerce. La Grande Bibliothèque a fait l'objet d'une décision gouvernementale en 1998. Un concours d'architecture a été tenu en 2000 et le projet en est actuellement au stade des plans et devis. Les travaux de construction devraient commencer au cours de l'année 2001 et se terminer vers l'été 2003. L'occupation du bâtiment est normalement prévue pour l'automne 2003.
- Le second projet s'effectuera de concert avec la Société immobilière du Québec, soit le déplacement des conservatoires d'art dramatique et de musique du Québec. Les deux conservatoires, qui occupent l'édifice du 100, Notre-Dame Est à Montréal (l'ancien palais de justice), seront logés ailleurs pendant les deux prochaines années afin d'apporter des modifications majeures au bâtiment dans le but de le moderniser. Les travaux de modernisation du 100, rue Notre-Dame Est se termineront en 2003.

B) Le ministère de l'Éducation

En vertu de sa loi constituante, le ministère de l'Éducation a pour mission la promotion, la mise en valeur et l'accès de la population à l'éducation et au savoir. Au Québec, la scolarité est obligatoire de l'âge de 6 ans jusqu'à l'âge de 16 ans et est gratuite jusqu'à la fin du collégial. Ces paramètres

créent l'obligation au ministère de l'Éducation d'offrir les services d'enseignement aux jeunes à proximité de leur lieu de résidence, particulièrement jusqu'à la fin du secondaire. En conséquence, le Ministère doit pourvoir aux besoins des secteurs résidentiels en développement par la construction d'écoles neuves.

Comme il a été montré dans les parties précédentes du rapport, dans un contexte où l'urbanisation se poursuit selon des modèles de développement à faible densité et dans l'hypothèse où le Ministère voudrait limiter les investissements dans la construction de nouvelles écoles, il faudrait néanmoins assurer la desserte des écoles existantes par un service de transport scolaire adapté. Si les distances séparant les écoles des quartiers résidentiels à desservir augmentent, ce sont alors les coûts de transport et les émissions de gaz à effet de serre qui augmenteront.

Par ailleurs, le ministère de l'Éducation n'est pas à l'origine des projets de construction ou d'agrandissement de bâtiments scolaires. Ce sont les commissions scolaires, les cégeps et les universités qui soumettent annuellement au ministère de l'Éducation leurs demandes d'ajout d'espace.

Ainsi, la commission scolaire ou l'établissement d'enseignement collégial ou universitaire qui procède à une demande doit faire valoir auprès du ministère de l'Éducation la nécessité de la construction ou de l'agrandissement d'un bâtiment scolaire pour répondre aux besoins de sa clientèle. Après analyse, le ministre de l'Éducation jugera de la pertinence d'inclure le projet soumis aux demandes d'autorisation d'investissements en immobilisation qu'il présente annuellement au Conseil du trésor. À la suite d'une décision favorable de la part de ce dernier, le ministre annoncera à l'institution scolaire le montant de l'allocation accordée pour la réalisation du projet d'investissement envisagé.

Dans ce contexte, le ministère de l'Éducation ne peut faire connaître les projets d'immobilisation dans le réseau scolaire qu'au terme du processus de programmation qui se termine habituellement à l'automne de chaque année. Le Ministère estime néanmoins essentiel qu'une planification adéquate de l'offre d'équipements et de services scolaires soit faite dans la région métropolitaine afin de limiter les investissements publics dans la construction de nouvelles écoles et d'assurer l'utilisation optimale des équipements existants. Pour ce faire, le Ministère attend de la Communauté métropolitaine de Montréal qu'elle mette en place une stratégie de développement urbain qui alliera diversité de logements et densification résidentielle afin d'assurer une clientèle constante aux écoles existantes.

À titre indicatif, le tableau ci-dessous présente les investissements en immobilisation 2000-2001 annoncés par le ministre de l'Éducation en novembre dernier pour le territoire de la RMRM.

Projets d'immobilisation* des réseaux des commissions scolaires, des cégeps et des universités dans la RMRM, 2000-2001 (en millions de dollars)

	Écoles primaires et secondaires		Cégeps		Universités		**TOTAL**	
	Coût (MEQ)	**% de RMRM**	**Coût (MEQ)**	**% de RMRM**	**Coût (MEQ)**	**% de RMRM**	**Coût (MEQ)**	**% de RMRM**
Couronne sud	8,5	16,5					**8,5**	**9,7**
Couronne nord (incluant Laval)	29,5	57,0					**29,5**	**33,9**
Île de Montréal	13,8	26,5	20,3**	100,0	15,0***	100,0	**49,1**	**56,4**
TOTAL RMRM	**51,8**	**100,0**	**20,3**	**100,0**	**15,0**	**100,0**	**87,1**	**100,0**

* On entend par immobilisation la construction ou l'agrandissement d'un bâtiment scolaire.
** Le montant total a été accordé au Collège John-Abbott pour l'acquisition d'un bâtiment.
*** Le montant total a été accordé à l'Université McGill.

c) Le ministère de la Santé et des Services sociaux

L'accès à des services de santé de qualité, qu'ils soient de base et à proximité de chez soi ou spécialisés dans le centre de l'agglomération, constitue une préoccupation majeure pour le gouvernement. En ce sens, la desserte adéquate de la population en services de santé et en services sociaux reste une question importante lorsqu'il s'agit d'aborder la problématique de l'aménagement du territoire.

Le gouvernement entend poursuivre sa réflexion sur l'offre de services de santé, tant en matière de qualité que de desserte, avec la Communauté à l'occasion de l'élaboration de son schéma métropolitain d'aménagement et de développement. À ce chapitre, il l'invite à poursuivre sa réflexion sur l'évaluation des besoins de la population de même que sur l'emplacement optimal des services dans une optique où les services spécialisés devront être situés au centre de l'agglomération (afin d'être accessibles à l'ensemble de la collectivité) et où les services de base doivent être répartis en fonction de la taille et du lieu d'occupation des bassins de population. Le gouvernement invite la Communauté à intégrer la Corporation d'hébergement du Québec à cette étape. Cette dernière pourra aider la Communauté à préciser les besoins futurs de la région en termes d'immobilisations, d'équipements et d'infrastructures sociosanitaires.

Le gouvernement rappelle que ce sont les régies régionales qui sont responsables du choix des priorités régionales. Par conséquent, la Communauté métropolitaine de Montréal devrait procéder à l'évaluation des besoins de concert avec ces dernières et inviter également celles-ci dans le cadre de l'élaboration du schéma d'aménagement. Cette évaluation des besoins devra bien entendu tenir compte de la réalité et des choix budgétaires du gouvernement de même que de la présence des équipements existants en matière de santé, lesquels doivent être optimisés avant que l'on envisage l'ajout de nouvelles installations.

Attendu que la problématique et les besoins de la région métropolitaine en matière de santé et de services sociaux demeurent complexes, le ministère de la Santé et des Services sociaux prendra part activement avec la Communauté et les régies régionales à la définition des priorités à long terme.

Les interventions qu'entend poursuivre le Ministère sur le territoire de la Communauté sont de natures diverses. La plupart touchent des installations existantes qui feront l'objet de rénovations ou d'agrandissements.

Sur le territoire de l'île de Montréal, un total de 49 projets à l'étude et en exécution toucheront quelque 38 installations. Parmi les projets majeurs à l'étude, il faut noter :

- La construction d'un centre ambulatoire et des améliorations apportées au pavillon Marcel-Lamoureux de l'hôpital Maisonneuve-Rosemont (40,5 millions de dollars);
- L'implantation d'un centre ambulatoire à l'hôpital Sacré-Cœur de Montréal (31,6 millions de dollars);
- Le regroupement de quatre campus des centres jeunesse et de la famille Batshaw à Westmount (30 millions de dollars).

Les projets en exécution sont nombreux (33 au total) et touchent 25 installations. Il y a lieu de mentionner :

- La modernisation du centre ambulatoire de l'hôpital général du Lakeshore à Pointe-Claire (65,3 millions de dollars);
- Les trois centres hospitaliers rattachés au CHUM qui feront l'objet d'agrandissements et d'aménagements (coût total : 74,7 millions de dollars).

Il faut également rappeler que deux projets majeurs déjà annoncés en sont au stade de la planification et de l'évaluation des besoins :

- Le Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM), lequel sera situé à proximité de la station de métro Rosemont;
- Le Centre universitaire de santé McGill (CUSM) qui sera implanté près de la station de métro Vendôme.

L'évaluation des besoins en cours fait que ces deux projets n'en sont pas encore au stade de la production de plans et devis (projets à l'étude).

À Laval, trois projets sont actuellement à l'étude, dont un majeur, soit la construction d'un centre ambulatoire dans le quartier Chomedey au coût de 35 millions de dollars. Un seul projet est en exécution; il s'agit de la construction d'un CHSLD de 96 lits à Sainte-Rose.

Sur la couronne nord, le projet majeur de construction d'un centre ambulatoire à Lachenaie est en cours d'exécution. La construction d'un CHSLD de 128 lits à L'Assomption est à l'étude, tout comme un projet d'agrandissement du CLSC Lamater à Terrebonne.

Finalement, 40 des 60 millions de dollars d'immobilisations dans les projets à l'étude sur la couronne sud vont à l'hôpital Pierre-Boucher à des fins de réaménagement du centre des naissances et d'amélioration des services ambulatoires. Un seul projet est en phase d'exécution, soit le projet d'agrandissement Foyer de Châteauguay par l'ajout de 46 lits.

Le tableau qui suit présente l'inventaire des immobilisations du ministère de la Santé et des Services sociaux dans la RMRM.

Dépenses en immobilisations par le ministère de la Santé et des Services sociaux, île de Montréal

PROJETS À L'ÉTUDE

Nom de l'établissement	Montant de l'investissement	Nom de l'installation	Ville	Circonscription électorale	Description du projet
CHSLD CLSC Bordeaux-Cartierville	11 554 125,00 $	CHSLD CLSC Bordeaux-Cartierville (mission CHSLD)	Montréal	Acadie	Rénovation et agrandissement des unités de soins (Hôpital St-Joseph de la Providence)
Le Centre Dollard-Cormier	14 180 000,00 $	Centre d'hébergement	Montréal	Saint-Georges	Réaménagement de 248 lits dans l'ancien Hôpital Sainte-Jeanne d'Arc
Groupe Champlain inc	19 700 000,00 $	Centre d'hébergement Champlain-Marie-Victorin	Montréal	Lafontaine	Rénovation, agrandissement et ajout de 47 lits
Hôpital Santa Cabrini	4 970 000,00 $	Hôpital Santa Cabrini	Montréal	Viger	Rénovation et agrandissement de l'urgence
CPEJ Ville Marie	30 027 000,00 $	CPEJ Ville Marie Succursale Centre-Ville	Westmount	Westmount-Saint-Louis	Regroupement de 4 campus des centres Jeunesse et de la famille Batshaw
Hôpital du Sacré-Cœur de Montréal	8 100 000,00 $	Hôpital du Sacré-Cœur de Montréal	Montréal	Saint-Laurent	Fenêtres, toitures, portes extérieures, rénovation des unités de soins
Hôpital du Sacré-Cœur de Montréal	31 600 000,00 $	Hôpital du Sacré-Cœur de Montréal	Montréal	Saint-Laurent	Implantation d'un centre ambulatoire
Centre universitaire de santé McGill	5 250 000,00 $	Centre universitaire de santé McGill	Montréal		Projet d'alarme-incendie (Hôpital général de Montréal)
Hôpital Sainte-Justine	8 190 000,00 $	Hôpital Sainte-Justine, CHU Mère-Enfant	Montréal	Outremont	Rénovations d'ascenseurs et sécurité-vétusté
Hôpital Sainte-Justine	4 960 000,00 $	Hôpital Sainte-Justine, CHU Mère-Enfant	Montréal	Outremont	Agrandissement et réaménagement de l'urgence
L'Hôpital général de Lachine	7 000 000,00 $	L'Hôpital général de Lachine	Lachine		Déménagement de 101 lits du CHSLD dans l'ancien Hôpital général de Lachine
Hôpital Maisonneuve-Rosemont	4 600 000,00 $	Pavillon Maisonneuve / Pavillon Marcel-Lamoureux	Montréal	Bourget	Projet de sécurité-incendie
Hôpital Maisonneuve-Rosemont	40 520 000,00 $	Pavillon Maisonneuve / Pavillon Marcel-Lamoureux	Montréal	Bourget	Construction d'un centre ambulatoire, travaux reliés à l'urgence
Centre universitaire de santé McGill	3 825 000,00 $	Hôpital Royal-Victoria	Montréal	Westmount-Saint-Louis	Réfection du système de sécurité-incendie

Île de Montréal (suite)

Nom de l'établissement	Montant de l'investissement	Nom de l'installation	Ville	Circonscription électorale	Description du projet
Institut universitaire de gériatrie de Montréal	6 600 000,00 $	Pavillon Côte-des-Neiges	Montréal	Outremont	Agrandissement et rénovation du Centre de recherche
Institut universitaire de gériatrie de Montréal	6 227 000,00 $	Pavillon Alfred-Desrochers	Montréal	Outremont	Agrandissement et rénovation - alourdissement de la clientèle
Total des projets à l'étude (île de Montréal)	**207 303 125,00 $**				

PROJETS EN EXÉCUTION

Nom de l'établissement	Montant de l'investissement	Nom de l'installation	Ville	Circonscription électorale	Description du projet
VIGI Santé ltée	19 828 000,00 $	CHSLD VIGI Reine-Elizabeth	Montréal		Réaménagement (149 lits CHSLD) et agrandissement
CHSLD Les Havres	21 542 000,00 $	CHSLD Les Havres (Havre Dorion)	Montréal	Viau	Construction neuve d'un CHSLD de 192 lits
	8 137 000,00 $	Institut de recherches cliniques de Montréal	Montréal		Rénovation du centre de recherche dans le cadre du FCI
Hôpital général du Lakeshore	65 333 000,00 $	Hôpital général du Lakeshore	Pointe-Claire	Jacques-Cartier	Agrandissement, rénovation et centre ambulatoire
Centre de réadaptation Gabrielle-Major	1 960 000,00 $	Centre de réadaptation Gabrielle-Major	Saint-Léonard	Viger	Agrandissement et réaménagement
Résidence Angelica	4 823 000,00 $	Résidence Angelica	Montréal-Nord	Bourassa	Rénovations fonctionnelles et sécurité-incendie
CHSLD-CLSC Saint-Laurent	16 750 000,00 $	CHSLD-CLSC Saint-Laurent	Saint-Laurent	Acadie	Déménagement du Foyer pour personnes âgées Saint-Laurent
LES CHSLD de mon Quartier	16 500 000,00 $	CHSLD Jeanne-LeBer	Montréal	Bourget	Agrandissement et réaménagement dans le Pavillon Guillaume-Lahaise
Résidence Berthiaume-Dutremblay	6 554 000,00 $	Résidence Berthiaume-Dutremblay	Montréal	Crémazie	Agrandissement et rénovation fonctionnelle
Institut de cardiologie de Montréal	750 000,00 $	Institut de cardiologie de Montréal	Montréal	Viger	Rénovation de l'ancien Hôpital Belle-chasse (déménagement de 100 lits du CHSLD Bourget)
Institut de cardiologie de Montréal	5 500 000,00 $	Institut de cardiologie de Montréal	Montréal	Viger	Travaux de réaménagement au centre de recherche (FCI)
Centre universitaire de santé McGill	8 250 000,00 $	Centre universitaire de santé McGill	Montréal	Westmount-Saint-Louis	Réaménagement des laboratoires du Centre du génome de Montréal (FCI)
Centre hospitalier Angrignon	3 775 000,00 $	Pavillon Verdun	Verdun	Verdun	Rénovation fonctionnelle des services de l'urgence
Hôpital du Sacré-Cœur de Montréal	4 900 000,00 $	Hôpital du Sacré-Cœur de Montréal	Montréal	Saint-Laurent	Agrandissement et réaménagement du Centre de biomédecine - phase II
Hôpital du Sacré-Cœur de Montréal	2 800 000,00 $	Hôpital du Sacré-Cœur de Montréal	Montréal	Saint-Laurent	Réfection de l'entrée électrique principale
Hôpital de réadaptation Lindsay	6 400 000,00 $	Hôpital de réadaptation Lindsay	Lachine	Marquette	Agrandissement et réaménagement (ancien Centre hospitalier de convalescents de Montréal)

Île de Montréal (suite)

Nom de l'établissement	Montant de l'investissement	Nom de l'installation	Ville	Circonscription électorale	Description du projet
Centre hospitalier de l'Université de Montréal	6 179 000,00 $	Hôpital Notre-Dame du CHUM	Montréal	Sainte-Marie-Saint-Jacques	Sécurité-incendie
Centre hospitalier de l'Université de Montréal	17 937 000,00 $	Hôpital Notre-Dame du CHUM	Montréal	Sainte-Marie-Saint-Jacques	Agrandissement - rehaussement en radio-oncologie - Phase 3A et Phase 3B
Centre hospitalier de l'Université de Montréal	8 500 000,00 $	Hôtel-Dieu du CHUM	Montréal	Westmount-Saint-Louis	Actualisation du plan d'orientations de cliniques - Volet recherche
Centre hospitalier de l'Université de Montréal	6 550 000,00 $	Hôtel-Dieu du CHUM	Montréal	Westmount-Saint-Louis	Réaménagement des urgences et des soins intensifs
Centre universitaire de santé McGill	14 940 000,00 $	Centre universitaire de santé McGill	Montréal	Westmount-Saint-Louis	Déménagement de la radio-oncologie de l'Hôpital Général de Montréal, et achat et installation d'un accélérateur linéaire
Centre hospitalier CHSLD Saint-Michel	15 987 000,00 $	CHSLD Saint-Michel	Montréal	Viau	Réaménagement du CHCD pour 160 lits
Hôpital général juif Sir Mortimer B. Davis	2 250 000,00 $	Hôpital général juif Sir Mortimer B. Davis	Montréal	Mont-Royal	Agrandissement du centre Institut Lady B. Davis (FCI)
CHSLD Lucille-Teasdale	850 000,00 $	Pavillon J.-Henri-Charbonneau	Montréal	Hochelaga-Maisonneuve	Aménagement sécuritaire de l'entrée du stationnement
Centre hospitalier de l'Université de Montréal	8 341 000,00 $	Hôpital Saint-Luc du CHUM	Montréal	Sainte-Marie-Saint-Jacques	Agrandissement et rénovation fonctionnelle
Centre hospitalier de l'Université de Montréal	6 599 000,00 $	Hôpital Saint-Luc du CHUM	Montréal	Sainte-Marie-Saint-Jacques	Agrandissement du centre de recherche
Centre hospitalier de l'Université de Montréal	9 107 000,00 $	Hôpital Saint-Luc du CHUM	Montréal	Sainte-Marie-Saint-Jacques	Sécurité-incendie et sécurité-vétusté
Centre hospitalier de l'Université de Montréal	5 762 000,00 $	Hôpital Saint-Luc du CHUM	Montréal	Sainte-Marie-Saint-Jacques	Obstétrique-gynécologie et réaménagement de l'urgence - Phase I
Centre hospitalier de l'Université de Montréal	5 779 000,00 $	Hôpital Saint-Luc du CHUM	Montréal	Sainte-Marie-Saint-Jacques	Actualisation du plan d'orientations cliniques
CLSC Hochelaga-Maisonneuve	8 000 000,00 $	CLSC Hochelaga-Maisonneuve	Montréal	Hochelaga-Maisonneuve	Construction neuve (ajout de superficie)
Centre d'accueil Father Dowd	6 043 000,00 $	Centre d'accueil Father Dowd	Montréal	Mont-Royal	Agrandissement et rénovations fonctionnelles
CLSC Pierrefonds	2 500 000,00 $	CLSC Pierrefonds	Pierrefonds	Nelligan	Agrandissement afin de rapatrier le point de service Dollard-des-Ormeaux
Hôpital Douglas	5 019 000,00 $	Hôpital Douglas	Verdun	Verdun	Rénovation fonctionnelle des laboratoires de recherche (FCI)
Total des projets en exécution (île de Montréal)	**324 145 000,00 $**				

Dépenses en immobilisations par le ministère de la Santé et des Services sociaux, Laval

PROJETS À L'ÉTUDE

Nom de l'établissement	Montant de l'investissement	Nom de l'installation	Ville	Circonscription électorale	Description du projet
Résidence Riviera inc.	5 560 000,00 $	Résidence Riviera	Laval	Chomedey	Agrandissement et rénovation fonctionnelle
Centre hospitalier ambulatoire régional de Laval	34 900 000,00 $	Centre hospitalier ambulatoire régional de Laval	Laval	Chomedey	Agrandissement et rénovation fonctionnelle
Cité de la Santé de Laval	8 700 000,00 $	Cité de la Santé de Laval	Laval	Vimont	Déplacement de l'urgence
Total des projets à l'étude (Laval)	**49 160 000,00 $**				

PROJET EN EXÉCUTION

Nom de l'établissement	Montant de l'investissement	Nom de l'installation	Ville	Circonscription électorale	Description du projet
CLSC-CHSLD Sainte-Rose-de-Laval	16 311 000,00 $	CLSC-CHSLD Sainte-Rose-de-Laval	Laval	Vimont	Construction d'un CHSLD de 96 lits, agrandissement du CLSC à Sainte-Rose-de-Laval
Total du projet en exécution (Laval)	**16 311 000,00 $**				

Dépenses en immobilisations par le ministère de la Santé et des Services sociaux, couronne nord

PROJETS À L'ÉTUDE

Nom de l'établissement	Montant de l'investissement	Nom de l'installation	Ville	Circonscription électorale	Description du projet
CLSC Lamater	1 508 000,00 $	CLSC Lamater	Terrebonne	Terrebonne	Agrandissement et rénovation fonctionnelle
CLSC - CHSLD - Meilleur	16 620 000,00 $	Centre Le Gardeur	Repentigny	L'Assomption	Construction neuve d'un CHSLD de 128 lits
Total des projets à l'étude (couronne nord)	**18 128 000,00 $**				

PROJET EN EXÉCUTION

Nom de l'établissement	Montant de l'investissement	Nom de l'installation	Ville	Circonscription électorale	Description du projet
Centre hospitalier Le Gardeur	153 100 000,00 $	Centre ambulatoire du sud de Lanaudière	Lachenaie	Terrebonne	Construction d'un centre ambulatoire dans Lanaudière
Total du projet en exécution (couronne nord)	**153 100 000,00 $**				

Dépenses en immobilisations par le ministère de la Santé et des Services sociaux, couronne sud

PROJETS À L'ÉTUDE

Nom de l'établissement	Montant de l'investissement	Nom de l'installation	Ville	Circonscription électorale	Description du projet
CLSC Châteauguay	5 591 000,00 $	CLSC Châteauguay	Châteauguay	Châteauguay	Agrandissement et rénovation fonctionnelle
CLSC Longueuil-Est	7 098 000,00 $	CLSC Longueuil-Est	Longueuil	Taillon	Construction neuve pour reloger l'effectif du CLSC
Hôpital Charles-Lemoyne	4 600 000,00 $	Hôpital Charles-Lemoyne	Greenfield Park	Laporte	Remplacer les fenêtres, moderniser les ascenseurs et réparer la maçonnerie
Centre hospitalier Pierre-Boucher	1 984 000,00 $	Centre hospitalier Pierre-Boucher	Longueuil	Taillon	Réaménagement du centre des naissances
Centre hospitalier Pierre-Boucher	38 108 000,00 $	Centre hospitalier Pierre-Boucher	Longueuil	Taillon	Intensification des services ambulatoires
Centre hospitalier Anna-Laberge	2 836 000,00 $	Centre hospitalier Anna-Laberge	Châteauguay	Châteauguay	Réaménagement de l'urgence
Total des projets à l'étude (couronne sud)	**60 217 000,00 $**				

PROJET EN EXÉCUTION

Nom de l'établissement	Montant de l'investissement	Nom de l'installation	Ville	Circonscription électorale	Description du projet
CHSLD Trèfle d'Or	9 201 000,00 $	Le Foyer de Châteauguay	Châteauguay	Châteauguay	Agrandissement (augmentation du nombre de lits [46])
Total du projet en exécution (couronne sud)	**9 201 000,00 $**				

d) La Société immobilière du Québec

La Société immobilière du Québec a pour mission de loger les ministères et organismes du gouvernement du Québec dans des locaux adaptés à leurs besoins.

La SIQ accorde une grande importance à l'accessibilité des bureaux et services gouvernementaux. À cette fin, elle a fait l'acquisition en 2000 d'un édifice de 26 étages au 500, boulevard René-Lévesque Ouest à Montréal. Situé au cœur du centre-ville et accessible par les deux principales lignes de métro et par le terminus Bonaventure, cet édifice sera entièrement voué à l'utilisation gouvernementale d'ici les douze prochaines années.

Outre les projets de rénovation de l'édifice situé au 100, rue Notre-Dame Est, dans le Vieux Montréal, qui abrite les conservatoires de musique et d'art dramatique de Montréal, la SIQ prévoit également des rénovations majeures à l'intérieur du palais de justice (1, rue Notre-Dame Est). Dans ce cas, ces travaux s'échelonneront normalement jusqu'en 2005.

Enfin, à la suite du redéploiement des activités du poste de la Sûreté du Québec à Saint-Laurent, la SIQ entend trouver un terrain afin de pourvoir à l'augmentation des besoins de l'organisme.

Les infrastructures de transport

Le transport concerne autant celui des personnes et des marchandises que les infrastructures de transport d'énergie. Ces infrastructures, mises en réseaux, constituent un élément important de l'armature urbaine et, donc de la forme de l'agglomération. Aménagées en lien avec les grandes affectations du territoire et utilisées de manière adéquate, ces infrastructures peuvent exercer une

influence déterminante sur l'économie de la région et contribuer ainsi au maintien de la qualité de vie et de l'environnement.

Le gouvernement du Québec affirmait d'ailleurs l'ensemble de ces préoccupations pour le transport des personnes et des marchandises dans les orientations qu'il retenait lors du dépôt du *Plan de gestion des déplacements* pour la région métropolitaine de Montréal en avril 2000. Au nombre de quatre, ces orientations visaient à :

- « Privilégier les interventions qui soutiennent la compétitivité de l'économie régionale et québécoise »;
- « Privilégier les interventions qui favorisent une revitalisation du territoire au centre de l'agglomération et qui facilitent l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière de développement économique, d'aménagement et d'environnement »;
- « Donner la priorité au renforcement et à la modernisation des réseaux de transport existants »;
- « Assurer l'efficacité et l'équité du financement »[67].

À cette fin, la stratégie d'intervention prioritaire retenue par le ministère des Transports dans le *Plan de gestion des déplacements* se définit selon six axes :

- La gestion de la demande;
- Une stratégie intégrée pour l'est de l'agglomération;
- L'augmentation de l'offre en transport en commun;
- Les interventions sur le réseau routier au centre de l'agglomération;
- Les interventions sur le réseau routier menant au centre de l'agglomération;
- Les interventions pour réparer les réseaux de transport.

Par ailleurs, certains projets, tant en transport en commun qu'en ce qui a trait à l'amélioration et au développement du réseau routier, devront faire l'objet d'études additionnelles avant qu'une décision soit rendue.

De façon générale, en matière de transport des personnes, le gouvernement souhaite que la population tire le maximum des réseaux et systèmes de transport en commun mis en place.

Les principaux organismes voués à la promotion du transport sont préoccupés par le délaissement progressif du transport en commun au profit de l'automobile, principalement dans les déplacements domicile-travail. Il résulte de cette situation une sous-utilisation d'infrastructures non polluantes mais pourtant efficaces et, en parallèle, une congestion routière et une hausse des émissions de gaz à effet de serre. Le transport des marchandises s'en trouve également compromis.

Au chapitre du transport des marchandises, le réseau stratégique a besoin d'être fluide pour jouer efficacement son rôle dans la promotion économique de la région métropolitaine.

Toutefois, l'utilisation trop extensive du réseau routier par les automobilistes dans le cadre des déplacements domicile-travail accentue la congestion et l'engorgement des artères, ce qui augmente le temps de livraison des marchandises et fait hausser les prix en raison des pertes de temps.

Le gouvernement souhaite une plus grande concertation de l'ensemble des partenaires en transport afin de mettre en place les conditions favorisant une plus grande efficacité des réseaux et des systèmes existants. Dans la mesure où elles sont appuyées par l'ensemble des partenaires, notamment par des mesures d'aménagement du territoire et de gestion de la demande, ces actions contribueront à une utilisation optimale des réseaux.

Par ailleurs, le gouvernement souhaite que la population favorise le transport en commun dans ses déplacements pour fins de travail et d'études. Le gouvernement considère aussi que la mise en place des réseaux de transport en commun, tant ceux qui existent que ceux qu'il compte mettre en œuvre au cours des prochaines années, ne pourra véritablement être rentable que si le développement urbain de la région vise à mettre ces réseaux en valeur à son tour. C'est pourquoi il est impératif que le développement se concentre dans les axes existants des modes lourds de transport en commun (métro, trains de banlieue) et plus particulièrement dans l'aire de desserte de ces infrastructures.

---

[67] Ministère des Transports, *Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal*, avril 2000, p. 37-41.

A) Le transport routier

Le ministère des Transports a pour mission d'assurer la mobilité des personnes et des biens par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique du Québec par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures intégrées de transport. À ce titre, le Ministère voit à assurer le financement voulu des infrastructures de transport, que ce soit en matière de transport routier ou de transport en commun.

Les interventions du ministère des Transports portent en très grande partie sur le réseau routier et visent à améliorer la mobilité des personnes et des marchandises. Cependant, ces actions risquent de demeurer sans effet si elles ne sont pas appuyées d'efforts des citoyens afin de diriger davantage leurs déplacements pour fins de travail et d'études vers le transport en commun. À cette fin, les projets qu'entend poursuivre l'AMT (présentés dans la prochaine section) devraient soutenir l'action que le MTQ mène de façon parallèle en ce qui a trait au transport routier.

Dans la RMRM, les interventions du ministère des Transports prévues au *Plan de gestion des déplacements* ainsi que dans sa programmation régulière et ayant un impact en termes d'aménagement du territoire qui seront effectuées au cours des prochaines années se situent sur quatre plans, à savoir :

- Les interventions sur le réseau routier au centre de l'agglomération;
- Les interventions sur le réseau routier menant au centre de l'agglomération;
- Les interventions à l'étude dans le cadre du *Plan de gestion des déplacements*;
- Les autres projets à l'étude dans la planification quinquennale au cours de la période 2001-2006.

Ces interventions totalisent des investissements de 3,03 milliards de dollars en incluant les projets à l'étude.

Les interventions sur le réseau routier du centre de l'agglomération sont au nombre de sept. Elles concernent en grande partie l'amélioration ou la réfection de certaines artères du réseau routier supérieur Les projets les plus importants quant aux immobilisations consacrées sont :

- L'optimisation de l'autoroute 40 (762,3 millions de dollars);
- La modernisation de la rue Notre-Dame (285 millions de dollars);
- Le réaménagement du rond-point Dorval A-20 / A-520 (140 millions de dollars).

Par ailleurs, le *Plan de gestion des déplacements* prévoit un plan d'action conjoint MTQ-Ville de Montréal visant à améliorer la desserte entre le réseau routier supérieur et le réseau artériel municipal. Parmi les interventions proposées, il faut souligner :

- Le réaménagement du rond-point L'Acadie (43 millions de dollars);
- La réfection du corridor Décarie (32,7 millions de dollars);
- Le raccordement des boulevards Cavendish Nord-Sud et Royalmount (24 millions de dollars).

De leur côté, les interventions sur le réseau routier menant au centre de l'agglomération seront effectuées principalement sur la rive sud bien qu'un projet majeur en matière d'investissement doive en principe s'implanter entre Laval et l'île de Montréal. Trois projets retiennent davantage l'attention ici, soit :

- Le parachèvement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion (530 millions de dollars);
- Le prolongement de l'autoroute 25 entre Laval et Montréal (329 millions de dollars);
- Le parachèvement de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine (110 millions de dollars).

Au chapitre des interventions à l'étude touchant au réseau routier dans le *Plan de gestion des déplacements*, le ministère des Transports poursuivra l'examen de deux projets, soit :

- L'amélioration de l'autoroute 20 sur le territoire de l'île de Montréal (341 millions de dollars);
- L'amélioration des autoroutes 15 et 640 sur la rive nord (89 millions de dollars).

Enfin, de manière plus localisée sur le territoire métropolitain, le Ministère envisage au cours de la période 2001-2006 diverses interventions, dont les investissements, bien que mineurs, amélioreront la qualité de vie des résidants riverains des routes, la

sécurité des automobilistes ou faciliteront l'accès au réseau routier supérieur dans certains cas. Parmi les interventions les plus importantes, on retrouve :

- Dans la MRC de Thérèse-de-Blainville, la construction d'une voie d'entrecroisement sur l'autoroute 640, entre la route 117 et l'autoroute 15 (environ 23 millions de dollars);
- Dans la MRC des Moulins, l'ajout de collecteurs sur l'autoroute 40 à Lachenaie et Charlemagne (19,9 millions de dollars);
- Dans la MRC de L'Assomption, la construction d'un écran antibruit sur l'autoroute 40 à Repentigny (18,7 millions de dollars);
- Dans la MRC de Mirabel, la construction d'un nouvel échangeur sur l'autoroute 50 (environ 12 millions de dollars);
- Dans la MRC de Roussillon, la reconstruction d'une partie de la route 104 à La Prairie (environ 8,6 millions de dollars);
- À Laval, le ministère des Transports envisage la construction d'écrans antibruit sur les autoroutes 15 et 25 (coût total de 10,7 millions de dollars);
- Sur l'île de Montréal, le réaménagement de bretelles d'accès à l'intersection de l'autoroute 40 et du boulevard Bourget (1,5 million de dollars).

Le tableau suivant présente l'ensemble des interventions projetées par le ministère des Transports afin d'améliorer le réseau routier.

Projets d'intervention du ministère des Transports sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal selon le *Plan de gestion des déplacements* 2000-2010 et la planification quinquennale 2001-2006

Projets	Municipalités[68]	Investissements[69]	Nature de l'intervention
INTERVENTIONS SUR LE RÉSEAU ROUTIER AU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION			
Modernisation de la rue Notre-Dame	Montréal	285 M$	Infrastructure urbaine à six voies, avec terre-plein central, mesures préférentielles pour les autobus et étagements d'intersections
Optimisation de l'A-40, Métropolitaine	Montréal	762,3 M$	Interventions entre les boulevards Cavendish et Pie-IX visant à optimiser l'A-40
Réaménagement du rond-point Dorval A-20 / A-520	Montréal	140 M$	Construction d'un échangeur complet répondant aux besoins d'échanges entre les autoroutes 20 et 520 et la desserte de la zone aéroportuaire de Dorval
Amélioration de l'A-15 à Laval	Laval	37 M$	Construction de voies de desserte et réaménagement d'échangeur entre l'A-440 et la R-117
Amélioration de l'A-10	Montréal Longueuil	50 M$	Élargissement de 4 à 6 voies entre l'échangeur A-10/R-132 et l'échangeur A-10/A-30
Gestion de la circulation autoroutière		58 M$	Poursuivre l'implantation du système de gestion de la circulation autoroutière sur l'ensemble du territoire de la grande région de Montréal
Gestion dynamique des feux de circulation		25,1 M$	Mise en œuvre du programme de gestion dynamique des feux de circulation en partenariat avec le milieu municipal

[68] Prend en considération le territoire des nouvelles villes de Longueuil et Montréal.

[69] À titre indicatif. Le coût de réalisation comprend dans certains cas la participation des partenaires.

Projets	Municipalités	Investissements	Nature de l'intervention
INTERVENTIONS SUR LE RÉSEAU ROUTIER MENANT AU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION			
Amélioration de l'A-20 sur la rive sud	Longueuil Sainte-Julie	52,3 M$	Ajout de voies et aménagement d'échangeurs entre le boulevard Mortagne et le chemin du Fer-à-Cheval
Parachèvement de l'A-20 à Vaudreuil-Dorion et sur l'île Perrot	Vaudreuil-Dorion L'Île-Perrot Pincourt Terrasse-Vaudreuil	82,1 M$	Construction de l'A-20 dans l'axe du boulevard urbain actuel
Parachèvement de l'A-30 entre Candiac et Sainte-Catherine[70]	Sainte-Catherine Saint-Constant Delson Candiac	110 M$	Construction d'une autoroute d'environ 7,5 km dans l'axe de la route 132
Prolongement de l'A-25	Montréal Laval	329 M$	Construction d'un tronçon d'autoroute entre l'A-40 et l'A-440, incluant un nouveau pont au-dessus de la rivière des Prairies
Parachèvement de l'A-30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion	Châteauguay Vaudreuil-Dorion Mercier Léry Maple Grove Melocheville Saint-Timothée Les Cèdres	530 M$	Construction d'un tronçon d'autoroute de 35 km entre les municipalités de Châteauguay et Vaudreuil-Dorion, incluant des structures pour traverser le fleuve Saint-Laurent, la voie maritime et le canal de Soulanges
PLAN D'ACTION CONJOINT MINISTÈRE DES TRANSPORTS-VILLE DE MONTRÉAL			
Raccordement des boulevards Cavendish Nord-Sud et Royalmount	Montréal	24 M$	Raccordement d'infrastructures municipales entre les secteurs nord et sud de cette partie du territoire de l'île de Montréal
Réaménagement du rond-point de L'Acadie	Montréal	43 M$	Réaménagement du rond-point L'Acadie, à son croisement avec l'autoroute Métropolitaine, afin d'améliorer la fluidité
Réfection du corridor Décarie	Montréal	32,7 M$	Réfection des murs de soutènement et des ponts d'étagements
Aménagement de la bretelle de l'A-15 à la rue Cabot	Montréal	1,675 M$	Amélioration de l'échangeur La Vérendrye par l'ajout d'une bretelle accessoire
Aménagement du raccordement de l'A-40 au boulevard Gouin	Montréal	1,075 M$	Aménagement d'une sortie de l'A-40 Est au boulevard Gouin et une entrée en direction ouest

[70] Le parachèvement de l'autoroute 30 de même que celui de l'autoroute 25 sont des projets prévus à long terme. Toutefois, ils pourraient être réalisés plus rapidement s'il y avait une entente de partenariat avec l'entreprise privée ou le gouvernement fédéral.

Projets	Municipalités	Investissements	Nature de l'intervention
AUTRES INTERVENTIONS À L'ÉTUDE DANS LE CADRE DU PLAN DE GESTION DES DÉPLACEMENTS DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL			
Amélioration de l'A-15 et de l'A-640 sur la rive nord	Boisbriand Sainte-Thérèse Mirabel	89 M$	Ajout de voies et réaménagement d'échangeurs dans l'axe des autoroutes A-15 et A-640
Amélioration de l'A-20 sur le territoire de l'île de Montréal	Montréal	341 M$	Élargissement de deux à trois voies dans chaque direction entre le boulevard Saint-Charles et le pont Galipeault
AUTRES PROJETS À L'ÉTUDE[71] *: 2001-2006 ET ULTÉRIEURS*			
Nouvelle ville de Montréal			
Réaménagement de bretelles d'accès à l'intersection de l'A-40 et du boulevard Bourget	Montréal	1,5 M$	Aménagement d'une entrée et d'une sortie en direction ouest sur l'A-40 pour desservir le boulevard Bourget
Laval			
Construction d'écrans antibruit dans l'axe de l'A-25	Laval	6,7 M$	Construction d'un écran antibruit entre le pont Pie-IX et le boulevard Saint-Martin
Construction d'écrans antibruit dans l'axe de l'A-15	Laval	4 M$	Construction d'un écran antibruit sur l'A-15 en direction sud, au nord de la route 117
A-440, accès au parc industriel Saint-Vincent-de-Paul	Laval	Environ 4,5 M$	Réaménagement d'un échangeur devant faire l'objet d'une entente avec la Ville de Laval
MRC de Roussillon			
Reconstruction de la route 104	La Prairie	Environ 8,6 M$	Reconstruction de la route 104 sur une distance de 6,4 km entre l'A-30 et la limite de la municipalité de Saint-Luc
Élargissement de la route 138 entre l'A-30 et la rue Côté	Mercier	1,8 M$	Élargissement de la chaussée de 2 à 4 voies et aménagement d'intersection
Élargissement de la route 138 entre la rue Hébert et la rue Côté	Mercier	6,4 M$	Élargissement de la chaussée de 2 à 4 voies
MRC de L'Assomption			
Construction d'une nouvelle route à deux voies dans le prolongement de la route 341	L'Assomption	0,6 M$	Faire le lien entre l'A-40 et la route 138 et desservir l'est de la municipalité de Repentigny et l'école secondaire Félix-Leclerc
Construction d'un écran antibruit sur l'A-40	Repentigny	18,7 M$	Construction d'un écran anti-bruit sur une longueur totale de 9,3 km réparti sur les deux côtés de l'autoroute
MRC des Moulins			
Ajout de collecteurs sur l'A-40	Lachenaie Charlemagne	19,9 M$	Ajout de collecteurs Est et Ouest entre la route 344 et le viaduc du CP

[71] L'état d'avancement de ces projets est varié. Certaines de ces interventions doivent faire l'objet d'ententes de partenariat ou d'approbation du milieu municipal.

Projets	Municipalités	Investissements	Nature de l'intervention
Reconstruction de la route 335 entre l'A-640 et le chemin Saint-Roch	Terrebonne Bois-des-Filion	7,6 M$	Reconstruction d'une nouvelle route à deux voies dans l'emprise de l'A-19
Construction d'un écran antibruit sur l'A-25	Terrebonne Lachenaie	6,7 M$	Construction sur une distance de 1,5 km entre le pont de l'île Saint-Jean et la limite de Terrebonne
Construction d'un écran antibruit sur l'A-25	Mascouche	5,5 M$	Construction d'un écran antibruit sur l'A-25 entre l'A-640 et la rivière Mascouche
MRC Thérèse-de-Blainville			
A-640 entre la R-117 et l'A-15	Rosemère Boisbriand	Environ 23 M$	Construction d'une voie d'entrecroisement reliant les zones d'entrée et de sortie
Construction d'un écran antibruit sur l'A-640	Rosemère	2,4 M$	Construction d'un écran anti-bruit du côté sud de l'A-640 entre le boulevard R.-Durand et le chemin du Bas-de-Sainte-Thérèse
Réaménagement de bretelles d'échangeur sur l'A-15	Boisbriand	Environ 1,3 M$	Construction d'une entrée et d'une sortie vers le boulevard Industriel
MRC de Mirabel			
Reconstruction du chemin de la Côte-Saint-Louis entre la route 148 et l'autoroute 50	Mirabel	Environ 3,2 M$	Reconstruction dans l'axe du chemin de la Côte-Saint-Louis, sous réserve d'un changement de compétence territoriale de la route
Construction d'un nouvel échangeur sur l'A-50	Mirabel	Environ 12 M$	Échangeur pour desservir l'usine de Bombardier
Construction d'un nouvel échangeur sur l'A-15, à la hauteur du viaduc Notre-Dame	Mirabel	Environ 2,5 M$	Construction d'un échangeur pour desservir un terrain commercial. La participation financière de la municipalité ou du promoteur est requise.
Construction d'une bretelle d'accès sur l'A-50 menant au secteur Cargo de l'aéroport de Mirabel	Mirabel	7 M$	

B) Le transport en commun

L'Agence métropolitaine de transport agit comme mandataire du gouvernement en matière de planification du transport en commun dans la région métropolitaine. Le MTQ assure de son côté le financement des infrastructures. L'action combinée de l'AMT et du MTQ a donné des résultats encourageants : depuis la création de l'AMT en 1995, le recul des déplacements par transport en commun entre 1993 et 1998 n'a été que de 3 % alors qu'il avait été de 11 % entre 1987 et 1993. Les efforts consentis ont permis d'atténuer la tendance lourde à la motorisation.

Cependant, le milieu municipal – au premier chef, la Communauté métropolitaine de Montréal – devra modifier certaines situations d'aménagement pour que les interventions gouvernementales en matière de transport en commun puissent consolider et même, à plus long terme, augmenter la part du transport en commun dans les déplacements de personnes. À cet égard, l'AMT et le MTQ entendent favoriser un dialogue constant avec la Communauté pour trouver les solutions les plus avantageuses et les plus performantes en matière d'aménagement afin de donner aux modes lourds de transport en commun un rôle actif dans le transport des personnes dans la RMRM.

Alors qu'elle révise actuellement son plan stratégique, l'Agence métropolitaine de transport, dans le cadre de l'amélioration des infrastructures de transport en commun métropolitaines, poursuivra différents projets d'infrastructures dans les neuf corridors métropolitains de transport en commun. L'Agence intégrera la plupart des projets visant l'amélioration du transport en commun proposés par le MTQ dans le *Plan de gestion des déplacements*. Parmi les projets déjà annoncés, il y a lieu de rappeler :

- Le prolongement de la ligne de métro 5 jusqu'au boulevard Pie-IX (coût total de 63,5 millions de dollars) et, par la suite, de Pie-IX à Anjou (coût total de 317 millions de dollars);
- Le prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval (380 millions de dollars);
- Le prolongement de la ligne 4 à Longueuil jusqu'au boulevard Roland-Therrien (333,4 millions de dollars);
- La mise en service complète de la ligne de train Montréal / Mont-Saint-Hilaire (32,8 millions de dollars);
- Plusieurs aménagements de voies réservées sont prévus, notamment des améliorations à celle du pont Champlain ainsi qu'au nord par des améliorations entre l'île de Montréal (pont Lachapelle, Marcel-Laurin / Côte Vertu) et la couronne nord;
- Il est à noter également que l'AMT prévoit agrandir plusieurs de ses parcs de stationnement incitatifs au cours des prochaines années, ce qui portera alors le nombre total de places de stationnement à 28 777.

Au chapitre des projets à l'étude, l'AMT prévoit que les investissements majeurs iront dans l'amélioration du service par l'acquisition de nouveaux équipements et l'aménagement de voies réservées.

Sur la couronne nord :

- Achat de 22 nouvelles voitures sur la ligne de train Deux-Montagnes / Montréal (66 millions de dollars).

Sur la couronne sud :

- Aménagement d'une voie réservée entre le pont Clément et l'autoroute Bonaventure (5,08 millions de dollars);
- L'étude du projet d'aménagement d'un système de SLR sur l'estacade du pont Champlain (154 millions de dollars pour le projet d'autobus). La réalisation complète du projet supposera un partenariat avec le secteur privé et sera d'un coût total de 576 millions de dollars.

Il convient, en complément, de rappeler que le *Plan de gestion des déplacements* propose l'étude plus approfondie de certains projets en transport en commun; des décisions les concernant devront être prises. Même s'ils n'ont pas fait l'objet d'une annonce officielle, la réalisation de ces projets à plus long terme pourrait avoir un impact sur l'aménagement du territoire. Outre les projets présentés dans le tableau qui suit, mentionnons :

- Le prolongement de la ligne 2 ouest de métro à Saint-Laurent jusqu'à la gare Bois-Francs (155 millions de dollars);
- L'étude d'un système de transport en commun entre l'aéroport de Dorval et le centre-ville de Montréal (entre 65 et 130 millions de dollars);
- L'étude d'un système de transport en commun entre le centre-ville et le parc Jean-Drapeau (environ 300 millions de dollars).

Au total, au cours des dix prochaines années, les immobilisations en transport en commun dans la RMRM devraient totaliser près de 1,6 milliard de dollars. Le tableau qui suit présente le détail des interventions projetées.

Détail des investissements confirmés dans les infrastructures de transport en commun, par corridor (suivant le *Plan Stratégique* 1997-2007 de l'AMT et le *Plan de gestion des déplacements* 2000-2010 du MTQ) (en milliers $)

1 Deux-Montagnes / Laval / CUM			**98 599 $**
Projets en cours ou en voie de réalisation		**15 933 $**	
Terminus et stationnement Bois-Francs	1 867 $		
Doublement de la voie ferrée entre Bois-Francs et Roxboro - phase I	10 000 $		
Doublement de la voie ferrée - phase II	1 300 $		
Stationnement Deux-Montagnes - phases II et III	1 813 $		
Stationnement Du Ruisseau - phase V	953 $		
Projets à l'étude		**82 666 $**	
Allongement des quais de la gare Deux-Montagnes	933 $		
Stationnement Bois-Francs - phases II et III	1 133 $		
Étagement jonction est	6 500 $		
Acquisition de 22 voitures	66 000 $		
Gare Saint-Eustache	5 000 $		
Gare A-13	3 100 $		
2 Carrefour / Lachapelle / Marcel-Laurin / Côte-Vertu			**12 316 $**
Projets en cours ou en voie de réalisation		**7 649 $**	
Terminus Côte-Vertu	4 369 $		
Voie réservée Marcel-Laurin / Côte-Vertu	1 036 $		
Voie réservée Carrefour Laval	2 244 $		
Projet à l'étude		**4 667 $**	
Voie réservée au Carrefour Laval / Rive-Nord - phases I et II	4 667 $		
3 Blainville / Des Laurentides / Du Parc			**33 734 $**
Projets en cours ou en voie de réalisation		**33 714 $**	
Mesures préférentielles aux abords du terminus Henri-Bourrassa (STL)	164 $		
Gare intermodale Sainte-Thérèse	1 500 $		
Site de garage, ligne Blainville	1 600 $		
Acquisition de locomotives, ligne Blainville	14 200 $		
Aménagements permanents	1 150 $		
Amélioration de la capacité	14 500 $		
Poursuite des études SLR - axe avenue du Parc	600 $		
Projet à l'étude		**20 $**	
Suite aux décisions - train de Saint-Jérôme	20 $		
4 Mascouche / Autoroute 25 / Pie-IX			**10 861 $**
Projets en cours ou en voie de réalisation		**10 200 $**	
Centre d'échange et stationnement Terrebonne	1 800 $		
Voie réservée A-25	8 400 $		
Projets à l'étude		**661 $**	
Étude d'opportunité, train de Mascouche	111 $		
Amélioration de la sécurité, voie réservée Pie-IX	550 $		
5 Repentigny / Rive-Nord (Est) / CUM			**28 499 $**
Projets en cours ou en voie de réalisation		**27 453 $**	
Terminus et stationnement Rive-Nord (Est) - phase II	700 $		
Stationnement Radisson	4 133 $		
Voie réservée Le Gardeur	3 200 $		

Mesures préférentielles Notre-Dame / Voie réservée Sherbrooke	841 $		
Agrandissement du stationnement Sherbrooke Est	379 $		
Viabus Repentigny - Centre-Ville	18 200 $		
Projets à l'étude		**1 046 $**	
Stationnement Rive-Nord (Est) - phase III	746 $		
Suite aux décisions SLR - axe Henri-Bourrassa	300 $		
6 Rive-Sud (Centre et Est) / CUM			**370 084 $**
Projets en cours ou en voie de réalisation		**369 151 $**	
Place publique Terminus Longueuil	1 200 $		
Mesures préférentielles à l'entrée du Terminus Longueuil	1 551 $		
Service de train Montréal / Saint-Hilaire (service complet)	32 800 $		
Étude sur le prolongement du métro, ligne 4 Longueuil	200 $		
Prolongement du métro, ligne 4 Longueuil	333 400 $		
Projets à l'étude		**933 $**	
Voie réservée route 116 - mesures préférentielles	800 $		
Prolongement de la voie réservée A-20 (étude)	133 $		
7 Autoroute 10 / Champlain / Centre-Ville			**172 258 $**
Projets en cours ou en voie de réalisation		**166 125 $**	
Mesures préférentielles aux abords du terminus Centre-Ville	900 $		
Stationnement Brossard-Chevrier, voie d'accès permanente	2 667 $		
Système de gestion intelligent au stationnement Brossard-Panama	125 $		
Stationnement Delson - phases I, II et III	933 $		
Étude avant-projet SLR A-10	14 000 $		
Aménagement de l'estacade près du pont Champlain	147 500 $		
Projets à l'étude		**6 133 $**	
Stationnement Chambly	533 $		
Centre d'échanges marquise Brossard - phase II	500 $		
Voie réservée pont Clément / autoroute Bonaventure	5 080 $		
8 Rive-Sud (Ouest) / CUM			**18 940 $**
Projets en cours ou en voie de réalisation		**18 940 $**	
Stationnement Châteauguay - phases II et III	1 440 $		
Train de banlieue Montréal / Delson (projet pilote)	5 000 $		
Voie réservée route 138	12 500 $		
Projet à l'étude		**— $**	
Train Delson - Suite au projet pilote	— $		
9 Vaudreuil-Soulanges / CUM			**13 560 $**
Projets en cours ou en voie de réalisation		**12 290 $**	
Étude de faisabilité de la desserte ferroviaire Dorval	225 $		
Système de vérification du paiement sur l'honneur - trains de banlieue	840 $		
Consolidation des gares de l'Île-Perrot	2 600 $		
Gare intermodale Vaudreuil-Dorion	1 500 $		
Stationnements additionnels - ligne Rigaud	1 125 $		
Nouveau site de garage	4 000 $		
Déplacement des quais, Montréal-Ouest	2 000 $		
Projets à l'étude		**1 270 $**	
Suite aux décisions, navette Dorval	— $		
Études pour l'acquisition de 12 nouvelles voitures	100 $		
Allongement des quais - ligne Rigaud	1 170 $		

10 Autres projets métropolitains			**807 254 $**
Projets en cours ou en voie de réalisation		**786 560 $**	
Équipements de vente et de perception	21 466 $		
Prolongement du métro vers Laval	378 800 $		
Équipements fixes dans le métro (projet total 60,8 M$)	4 944 $		
Prolongement du métro, ligne 5 est, jusqu'à Pie-IX	63 500 $		
Prolongement du métro, ligne 5 est, jusqu'à Anjou	317 000 $		
Signalisation dynamique terminus Angrignon / Henri-Bourassa / Radisson	850 $		
Projets à l'étude		**20 694 $**	
Harmonisation des horaires des autorités organisatrices de transport (AOT)	500 $		
Étude modes lourds CUM	500 $		
Mesures préférentielles sur le réseau de transport métropolitain	600 $		
Réserve pour projets spéciaux	18 244 $		
Système de gestion de capacité PMV	700 $		
Amélioration de la signalisation sécuritaire	150 $		
Total des projets d'infrastructures de transport en commun			**1 566 085 $**

c) Le transport d'énergie

Outre les infrastructures de transport des personnes et des marchandises, le transport d'énergie, ne serait-ce qu'en raison de la présence des nombreuses infrastructures sur le territoire métropolitain, constitue un élément majeur et un déterminant important de l'aménagement du territoire. En cette matière, le gouvernement souhaite que la Communauté prenne sérieusement en considération la présence des infrastructures de transport d'énergie dans l'aménagement de son territoire. Par ailleurs, la Communauté devra adopter des mesures qui feront en sorte que ces infrastructures ne soient pas préjudiciables à la qualité de vie de ses citoyens en portant atteinte à leur sécurité.

À cet égard, la société Hydro-Québec compte tenir des discussions régulières avec la Communauté métropolitaine de Montréal afin de s'assurer que tant ses infrastructures existantes que ses projets à venir s'intègrent le mieux possible au cadre urbain métropolitain. En contrepartie, la société invite la Communauté à la consulter régulièrement et à l'intégrer dès que nécessaire à sa programmation d'élaboration de son schéma d'aménagement. Elle pourra lui fournir toute l'aide technique nécessaire à une bonne compréhension des enjeux de sécurité dans les opérations d'aménagement en ce qui a trait aux infrastructures de transport hydroélectrique.

Hydro-Québec veille à ce que la réalisation de ses projets soit une occasion de participer au développement des communautés d'accueil. Elle rappelle à la Communauté qu'elle met à la disposition des organismes admissibles un crédit de mise en valeur intégrée équivalant à 1 % de la valeur autorisée du projet. Sur le territoire de la CMM, les organismes présentement admissibles sont les MRC de Roussillon, de Rouville et de La Vallée-du-Richelieu ainsi que les villes de La Prairie, Chambly, Carignan et Richelieu.

Le crédit de mise en valeur peut notamment être affecté à l'amélioration de l'environnement et de certains types d'équipements municipaux ainsi qu'à l'appui au développement régional.

Au chapitre des projets, la société Hydro-Québec n'envisage à terme que la mise en œuvre d'un seul projet, soit l'aménagement de la ligne de transport d'énergie de 735 kilovolts Saint-Césaire–Hertel en Montérégie. Cette ligne est présentement en attente des autorisations gouvernementales nécessaires à sa réalisation. Développée comme stratégie en réponse à la tempête de verglas de janvier 1998, cette ligne vise à doter le poste Hertel d'une nouvelle source d'alimentation principale de 2 000 mégawatts provenant d'un axe géographiquement distinct afin d'éviter qu'un phénomène climatique d'ampleur, tel le verglas, ne perturbe toutes les lignes en même temps. De cette façon, une population totale de 920 000 personnes verra augmenter la sécurité de son alimentation électrique, soit une grande partie du centre-ville et de l'ouest de Montréal ainsi qu'une partie de la rive sud.

Les équipements de tourisme et de loisir

Le gouvernement estime que le tourisme constitue un secteur majeur de l'économie métropolitaine. Par conséquent, il considère qu'en raison de ses attraits culturels, patrimoniaux, naturels et paysagers, la région métropolitaine offre une gamme étendue de ressources qui justifient que la Communauté métropolitaine de Montréal élabore une planification stratégique en matière de développement du secteur touristique.

Pour sa part, le gouvernement entend déployer toutes les mesures voulues pour mettre en évidence les attraits bâtis et naturels de la région métropolitaine dans le développement touristique québécois afin d'y attirer la plus large clientèle possible.

Tourisme Québec pilote le dossier du réaménagement du canal de Soulanges. Ce projet vise à doter la région de Montréal d'une attraction récréotouristique « quatre saisons » de calibre international en ouvrant le canal de Soulanges à la navigation de plaisance et en créant un spectacle nautique afin d'attirer la clientèle touristique terrestre. Ce projet doit comporter deux hôtels et un village portuaire. Tourisme Québec doit recevoir des soumissions d'entrepreneurs à la fin du mois de septembre 2001. La première phase commencerait à l'été 2002.

La réalisation complète du projet entrainera au total des débours de l'ordre de 500 millions de dollars. Le gouvernement prévoit quant à lui investir 90 millions de dollars. La réouverture complète du canal et la réalisation de l'ensemble des éléments liés au projet (commerces, ensembles résidentiels touristiques, etc.) devraient s'échelonner sur une période d'environ cinq ans, soit jusqu'en 2006.

CONCLUSION

De par son importance au sein de la communauté québécoise et en raison de sa vocation nord-américaine et internationale affirmée, l'agglomération métropolitaine de Montréal justifie pleinement une approche globale et concertée de son aménagement et de son développement.

Le Conseil des ministres affirmait d'ailleurs, en 1996, une préoccupation à cet effet en retenant trois orientations générales d'aménagement pour l'agglomération. Ces orientations traduisaient la préférence gouvernementale pour la consolidation de l'urbanisation, le renforcement des pôles économiques ainsi que la conservation et l'utilisation optimale des infrastructures et équipements existants.

Maintenant résolument le cap sur ces orientations, l'État québécois, muni de ce cadre d'aménagement, va encore plus loin.

En premier lieu, le Conseil des ministres endosse de nouvelles orientations d'aménagement et de développement pour la région montréalaise en plus de reconduire celles déjà adoptées.

Ainsi, le Conseil des ministres affirme désormais un parti pris pour la mixité et la réhabilitation des quartiers anciens. Il prend également fait et cause pour le développement international de la RMRM. Le Conseil des ministres confirme aussi sa préférence pour le transport en commun en ce qui a trait aux déplacements des personnes et entend assurer la permanence et l'aménagement durable de la zone agricole. L'accès du public aux espaces verts et bleus du Grand Montréal le préoccupe également, tout comme la question des effets d'une tendance à la baisse des niveaux d'eau dans les bassins de l'archipel métropolitain. Enfin, le Conseil des ministres s'engage à reconnaître et à consolider, sur le territoire de la RMRM, une forme urbaine optimale fondée sur la présence de six pôles économiques concentrant les activités de rayonnement international.

Surtout, le gouvernement québécois se lie désormais – et lie l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux travaillant sur le territoire métropolitain – à un cadre d'aménagement gouvernemental exprimant pour la région de Montréal un projet d'aménagement mobilisateur. En même temps, le gouvernement fait de ce cadre la référence propre à soutenir le partenariat qu'il entend désormais poursuivre avec la Communauté métropolitaine de Montréal en matière d'aménagement et de développement.

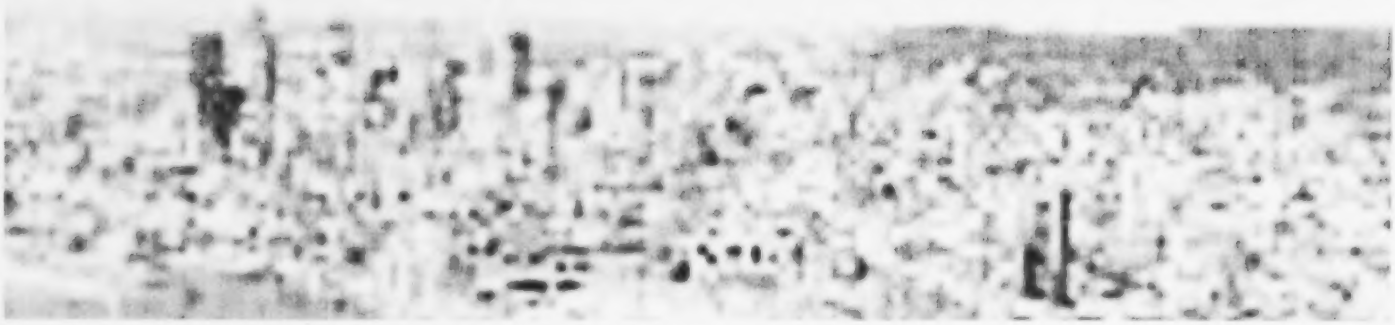
Le Cadre d'aménagement se présente fondamentalement comme un outil de planification et prend pour horizon le long terme. S'y trouvent affirmés des choix d'aménagement qui traduisent la volonté gouvernementale d'infléchir certaines tendances lourdes, comme une urbanisation mal contrôlée, l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre ou l'optimisation déficiente des grandes infrastructures et équipements existants.

Le projet qui sous-tend le Cadre d'aménagement procède d'un portrait sans complaisance de la région métropolitaine de Montréal telle qu'elle se présente aujourd'hui et, aussi, telle que projetée sur les 20 prochaines années. Une vision d'avenir pour la région est esquissée, appuyée avec force par les valeurs d'une métropole solidaire, attrayante, compétitive et viable. Des orientations sont proposées, certaines témoignant de choix audacieux. Des attentes sont affirmées et présentées à la Communauté et un soutien gouvernemental est élaboré, constituant autant de cibles à atteindre ou d'actions à entreprendre.

Le Cadre d'aménagement est d'abord destiné à constituer une référence incontournable à l'action gouvernementale dans la région métropolitaine de Montréal. Il servira, en ce sens, de facteur de cohésion des politiques publiques et devrait permettre à l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux de partager une représentation commune de l'avenir de la métropole.

En même temps, le Cadre d'aménagement exprime, à l'intention de la partenaire du gouvernement qu'est la Communauté métropolitaine de Montréal, les grandes attentes de l'État en ce qui concerne l'aménagement et le développement de la région montréalaise. Il constitue, de ce point de vue, une invitation à la prise en charge en commun d'un projet d'aménagement susceptible d'entraîner l'agglomération montréalaise sur la voie d'un développement durable.

BIBLIOGRAPHIE



Bergeron, R. (1998) : *Évolution 1961-1991 des caractéristiques socio-démographiques des populations vivant à proximité du métro : Comparaison entre Montréal et Toronto*, 18 pages et annexe cartographique.

Coffey, W. et M. Polèse (1999) : *La restructuration de l'économie montréalaise : positionnement et comparaisons avec d'autres métropoles*, Observatoire métropolitain, Université de Montréal et INRS-Urbanisation, 140 pages.

Coffey, W. J., C. Manzagol et R. Shearmur (1999-2000) : *L'évolution intramétropolitaine de la localisation des activités économiques dans la région métropolitaine de Montréal, 1981-1996*, Montréal, Université de Montréal / INRS-Urbanisation, 3 rapports.

Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM) (1999) : *La congestion routière et le transport des marchandises*, diagnostic, document préliminaire, 40 pages et annexes.

_____ (2000) : *Les conditions favorables au développement de l'industrie du transport des marchandises*, diagnostic, 85 pages.

Conseil scolaire de l'île de Montréal (CSIM) (1999) : *Défavorisation des familles avec enfants en milieu montréalais*, guide d'accompagnement de la carte de la défavorisation de l'île de Montréal, 63 pages.

DELCAN Corporation (1999) : *Strategies to Reduce Greenhouse Gas Emissions from Passenger Transportation in Three Large Urban Areas*, pagination multiple.

Gouvernement du Québec (2000) : *Plan d'action québécois sur les changements climatiques, Phase 1 (2000-2002)*, 26 pages.

INRS-Urbanisation (sous la direction de G. Grégoire) (1999) : *Atlas, Région de Montréal, premières explorations*, 32 pages.

Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (2000) : *Faits saillants sur l'agriculture dans la Métropole*, document de travail, avril, 16 pages et cartes.

Ministère de l'Environnement du Québec (2000) : *Cadre d'aménagement métropolitain*, rapport sectoriel, janvier, 31 pages.

Ministère des Affaires municipales du Québec (1994) : *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire*, 70 pages.

_____ (1995) : *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire*, document complémentaire, non paginé.

_____ (1996) : *L'aménagement du territoire dans la région métropolitaine de Montréal*, 1er mai, 32 pages.

_____ (1997) : *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement - La protection du territoire et des activités agricoles*, document complémentaire, 29 pages et annexes.

Ministère des Transports du Québec (1993) : *Plan de transport, région de Montréal, (Groupe 4 : Transport des personnes), évaluation de l'offre de transport*, 103 pages et annexes.

_____ (1995) : *Vers un plan de transport pour la région de Montréal, Phase 1 : Choisir, Diagnostic et orientations*, document de référence, 458 pages et 26 cartes.

Ministère des Transports du Québec (2000) : *Plan de gestion des déplacements, Région métropolitaine de Montréal*, 82 pages et 21 cartes.

_____ (2000) : *Plan de gestion des déplacements, Région métropolitaine de Montréal*, fiches techniques et cartographiques, 41 pages et cartes.

Sénécal, G., P. J. Hamel, R. Haf, C. Poitras et N. Vachon (2000) : *L'étude sur la problématique québécoise concernant l'aménagement du territoire et les changements climatiques*, INRS-Urbanisation, 142 pages.

Société d'habitation du Québec (2000) : *Cadre d'aménagement métropolitain, Rapport d'étape de la SHQ*, 41 pages et annexes.

Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (2000) : *Une entreprise à découvrir*, pagination multiple.

LEXIQUE

Affectation : Usage principal que l'on entend conférer à un territoire. Les affectations suivantes sont habituellement les plus en usage : résidentiel, institutionnel, commercial, industriel, agricole, espace vert ou milieu naturel.

Aire protégée : « … une portion de terre, de milieu aquatique ou de milieu marin, géographiquement délimitée, vouée spécialement à la protection et au maintien de la diversité biologique, aux ressources naturelles et culturelles associées; pour ces fins, cet espace géographique doit être légalement désigné, réglementé et administré par des moyens efficaces, juridiques ou autres. » (Union internationale pour la conservation de la nature).

Capacité d'accueil : Somme totale d'unités (exprimée selon le cas en nombre d'habitants, de logements ou de véhicules, etc.) que peut accommoder un équipement ou un réseau d'infrastructures.

Centre de l'agglomération : Le centre de l'agglomération s'étend à l'ouest, sur le territoire de l'île de Montréal jusqu'à Pointe-Claire et Saint-Laurent et, à l'est, jusqu'à Anjou, Mercier et Montréal-Nord. À Laval, il englobe les quartiers de Chomedey, Laval-des-Rapides et Pont-Viau et, sur la rive sud, il correspond au territoire de la MRC de Champlain. Le MTQ exclut Saint-Hubert (cette définition reprend pour l'essentiel celle du MTQ, laquelle exclut cependant la ville de Saint-Hubert du centre de l'agglomération).

Croissance démographique : Différence exprimée en nombre d'habitants ou de ménages, ou en pourcentage, séparant deux années de référence déterminées, passées, présentes ou projetées, pour un territoire donné.

Densité résidentielle : De façon générale, nombre moyen de logements par kilomètre carré.

Densité résidentielle brute : Nombre moyen de logements par kilomètre carré de territoire d'une municipalité.

Densité résidentielle nette : Nombre moyen de logements par kilomètre carré de territoire d'une municipalité affecté à un usage résidentiel.

Équipement : Bâtiment, installation ou ensemble de bâtiments ou d'installations, habituellement de propriété publique, servant à une fonction collective ou à assurer le bien-être collectif. Sont notamment considérés comme équipements, les installations de culture et de patrimoine, de santé, d'éducation, de tourisme, de sport et de récréation.

Infrastructure : Ensemble des réseaux et des ouvrages de propriété publique. Dans le présent document sont habituellement considérés comme des infrastructures les réseaux de transport routier, de transport en commun et les installations de traitement et d'épuration d'eau.

Mixité sociale : Diversité observée dans la répartition des caractéristiques sociales, culturelles et économiques entre les individus ou les ménages d'un territoire donné.

Part de croissance démographique : Répartition de l'augmentation nette de population ou de ménages, pouvant être exprimée en nombre absolu ou en pourcentage, observée entre deux années de référence, selon la localisation de cette population ou de ces ménages dans des parties déterminées du territoire métropolitain (municipalités, MRC ou autres).

Périmètre d'urbanisation : Entité spatiale d'une municipalité caractérisée par son ancienneté, son pluralisme de fonctions et la densité d'occupation à l'intérieur de son cadre bâti.

Région métropolitaine de recensement (RMRM) : « Une région métropolitaine de recensement (RMRM) est composée d'une très grande région urbaine (appelée noyau urbain) ainsi que de régions urbaines et rurales adjacentes (appelées banlieues urbaines et rurales) dont le degré d'intégration économique et sociale avec le noyau urbain est élevé. La population du noyau urbain d'une RMRM compte au moins 100 000 habitants, d'après les résultats du recensement précédent. » (Statistique Canada, *Dictionnaire du recensement de 1996*, p. 226).

Réserve de capacité : Différence ou somme restante qu'un terrain, un équipement ou un réseau d'infrastructures peut accommoder sans nécessiter d'agrandissement.

Urbanisation : Processus en vertu duquel un territoire, habituellement à l'état naturel ou agricole, reçoit les caractéristiques propres à l'environnement de la ville et devient habité ou occupé en permanence.

LE COMITÉ TECHNIQUE INTERMINISTÉRIEL SUR LE CADRE D'AMÉNAGEMENT

Président : **Monsieur Bryant McDonough**
Sous-ministre adjoint
Sous-ministériat aux politiques et à la concertation métropolitaine

Ministère des Affaires municipales et de la Métropole

Coordination de projet :	**Yvan Rompré**
Recherche et rédaction :	**Yvan Rompré** **Jean-François Marchand** **Christine Caillé**
Sous-ministériat aux politiques et à la concertation métropolitaine :	**Luc Brunelle** **Ginette Chenard** **François Desrochers** **Louise Dion** **Agnès Gatignol** **Yves Lafortune** **Denis Péloquin** **Stéphane Pineault** **Francis Reid** **Pierre Rouleau** **Julie Tellier**
Direction de l'aménagement et du développement local :	**Carole Jutras** **Richard Audette** **Pierre Baril** **Benoît Bossé** **Renée Marceau** **Louis Massicotte**
Service des politiques municipales :	**Fernand Martin** **Monique Desrochers** **Céline Soucy**

Ministères et organismes gouvernementaux membres

Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation :	**Marcel Tremblay** **André Gauthier** **Lucie Tanguay**
Ministère de la Culture et des Communications :	**Francine Émond** **Monique Barriault** **Mario Brodeur** **Monique Hamelin**

Ministère de l'Éducation :	**Marie-France Benes** **Michèle Fafard** **Pierre Lambert**
Ministère de l'Environnement :	**Gérard Cusson** **Jean Rivet** **Hélène Ross**
Ministère de l'Industrie et du Commerce :	**Odette Guertin**
Ministère de la Santé et des Services sociaux :	**Charles Hardy**
Ministère de la Sécurité publique :	**Lise Asselin** **Jacques Hébert** **Marc Morin**
Ministère des Finances :	**Jean-Guy Lebel** **André Brindamour** **Yves Ouellet**
Ministère des Régions :	**Pierre-Paul Roy** **Jean-Guy Tremblay**
Ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration :	**Madeleine Gagné** **Raynald Leblanc**
Ministère des Ressources naturelles :	**Paul-Émile Vallée** **Serge Vaugeois**
Ministère des Transports :	**Christine Caron** **Christine Duby**
Ministère du Conseil exécutif :	**Michel Beaulé** **Denise Desmeules**
Agence métropolitaine de transport :	**James Byrns** **Richard Bergeron**
Société de la faune et des parcs du Québec :	**Sylvain Laramée**
Société d'habitation du Québec :	**Hélène Aubé** **Jacques Trudel**
Société Hydro-Québec :	**Maria Vaccaro** **Claude Aubry**
Société immobilière du Québec :	**Francine Guérin**
Tourisme Québec :	**Michel Trudel**

Carte 1
Territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal

Québec
Ministère des Affaires municipales et de la Métropole

— Limite de la Communauté métropolitaine de Montréal

Limite municipale actuelle

Nouvelle ville de Montréal

Nouvelle ville de la rive sud

Bureau de l'inforoute municipale
et de la géomatique
19 juin 2001
carte de base : SDA du MRNQ

Carte 2

Pôles économiques à caractère international, RMRM

Québec

Ministère des Affaires municipales et de la Métropole

Pôles	Emplois 1999	Variation 1996-1999
1- Centre-ville	296 720	22 %
2- Saint-Laurent / Dorval	142 487	12 %
3- Anjou / Mercier	58 814	35 %
4- Centre de Laval	50 047	36 %
5- Longueuil nord / Boucherville / Saint-Hubert	28 159	11 %
6- Zone de commerce international de Mirabel	10 780	-5 %

CMM
RMRM
MRC
Autoroute

Source : Ministère des Affaires municipales et de la Métropole

Réalisation : INRS-Urbanisation, 2000

Carte 3

Identification des grands axes commerciaux et industriels, RMRM

Carte 4
Densité résidentielle nette, RMRM

Québec
Ministère des Affaires municipales et de la Métropole

Moins de 1 000
1 000 à 1 999
2 000 à 4 999
5 000 à 9 999
10 000 à 19 999
20 000 à 26 935

CMM
RMRM
Municipalité

Les municipalités de Contrecœur, Verchères et Calixa-Lavallée de la MRC de Lajemmerais n'apparaissent pas sur cette carte, car elles ne faisaient pas partie de la RMRM en 1996.

Source : MAMM, rôle d'évaluation 1998
Ville de Montréal, rôle d'évaluation 1999

Réalisation : INRS-Urbanisation, 2000

Carte 5

Espaces vacants et urbanisés et zone agricole décrétée, RMRM

Québec

Ministère des Affaires municipales et de la Métropole

Espaces vacants

- Résidentiel
- Commercial
- Institutionnel
- Industriel

Superficies des espaces vacants

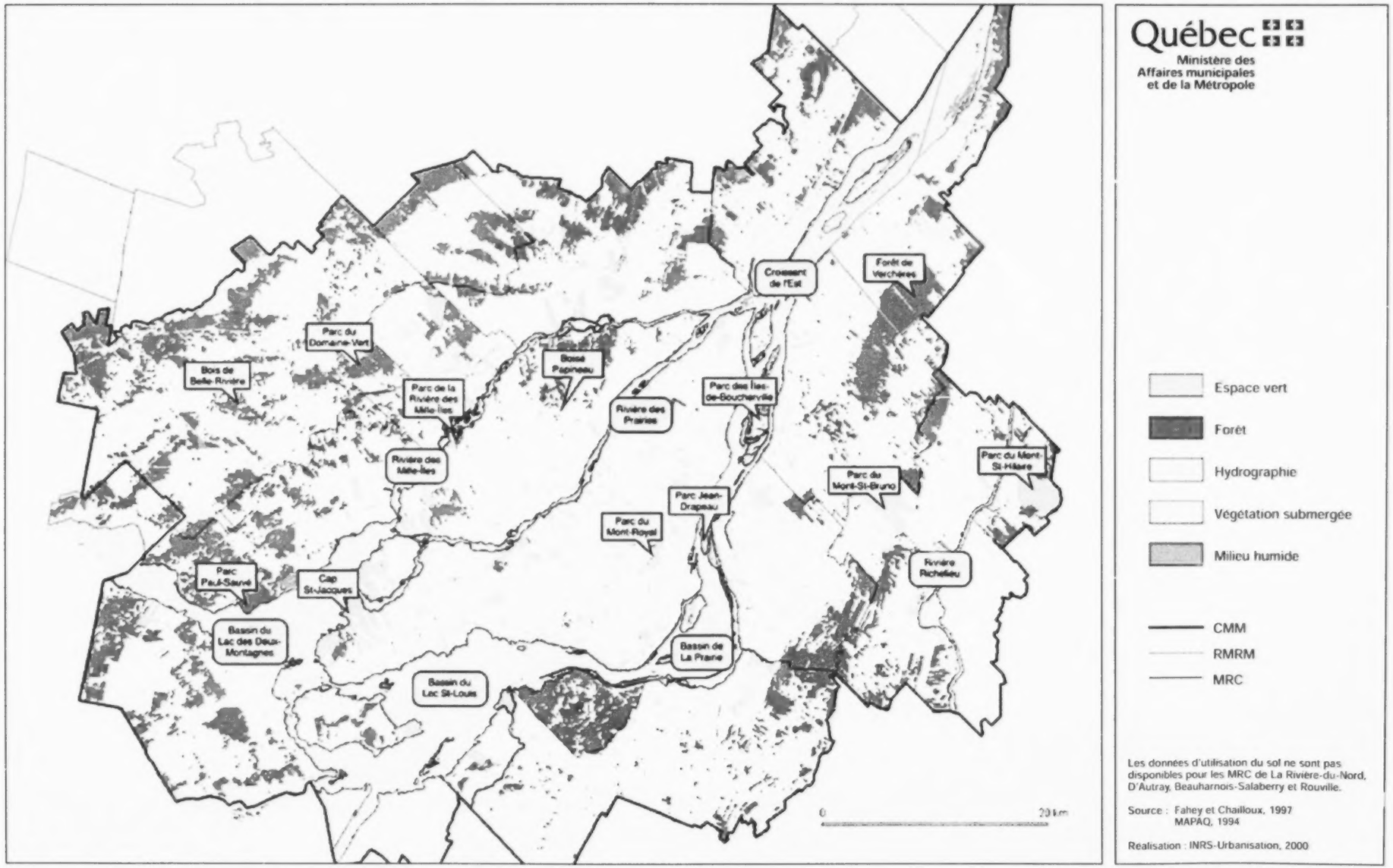
Kilomètres carrés	Île de Montréal	Laval	Couronnes Sud	Couronnes Nord	Total
Résidentiel	36,5	40,2	96,6	83,2	251,8
Commercial	3,4	3,3	11,0	4,9	22,6
Institutionnel	2,8		0,5	2,0	5,3
Industriel	32,2	11,5	31,7	15,7	91,2
Espace vert	5,4		15,1	4,9	25,4
Total	80,3	55,0	154,9	110,7	396,3

- Espace occupé
- Espace vert et boisé
- Zone agricole décrétée
- Hydrographie
- CMM
- RMRM
- MRC
- Autoroute

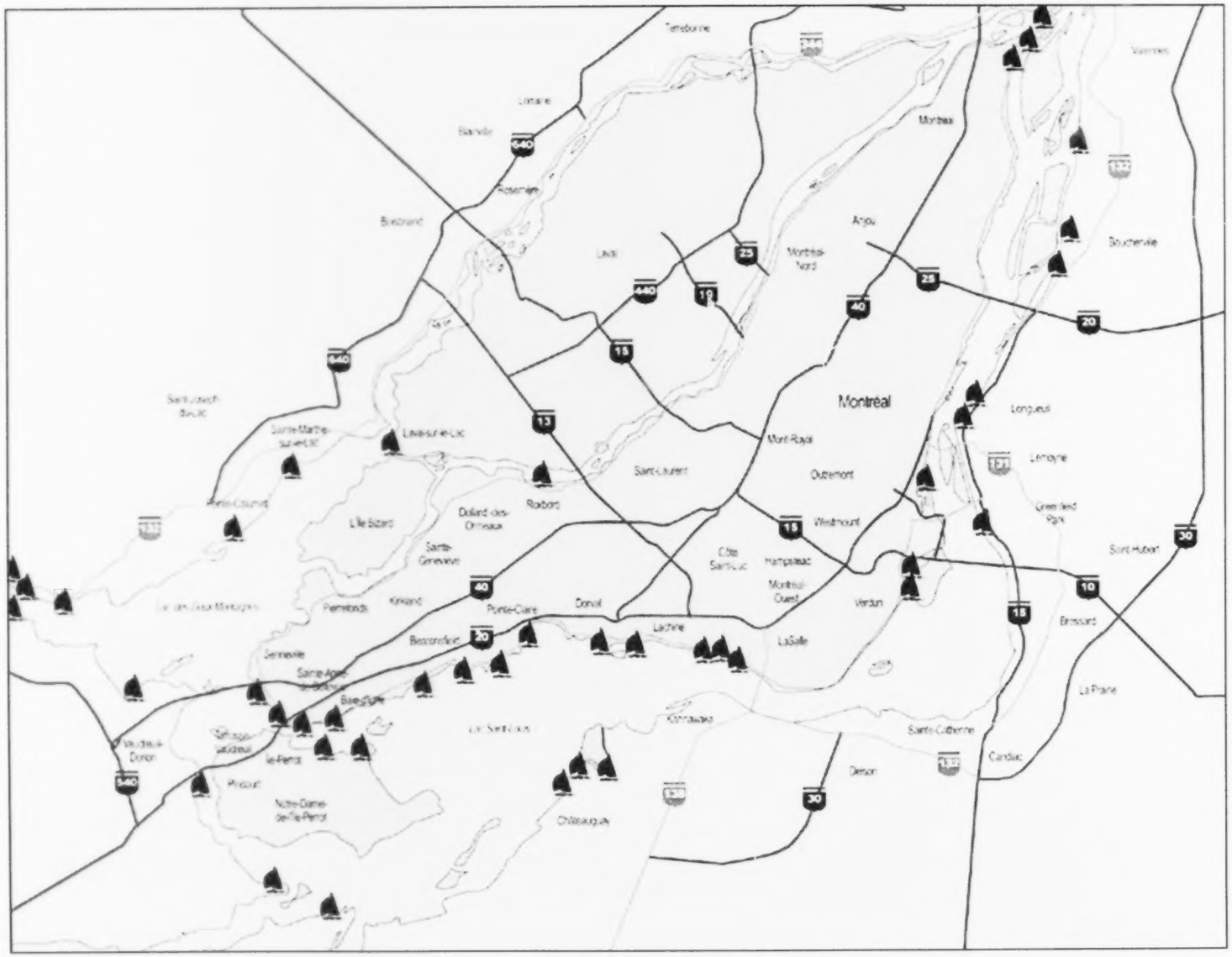
Les données d'utilisation du sol ne sont pas disponibles pour les MRC de La Rivière-du-Nord, D'Autray, Beauharnois-Salaberry et Rouville.

Source : Fahey et Chailloux, 1997
MAPAQ, 1996

Carte 6
Grands espaces verts et bleus, RMRM



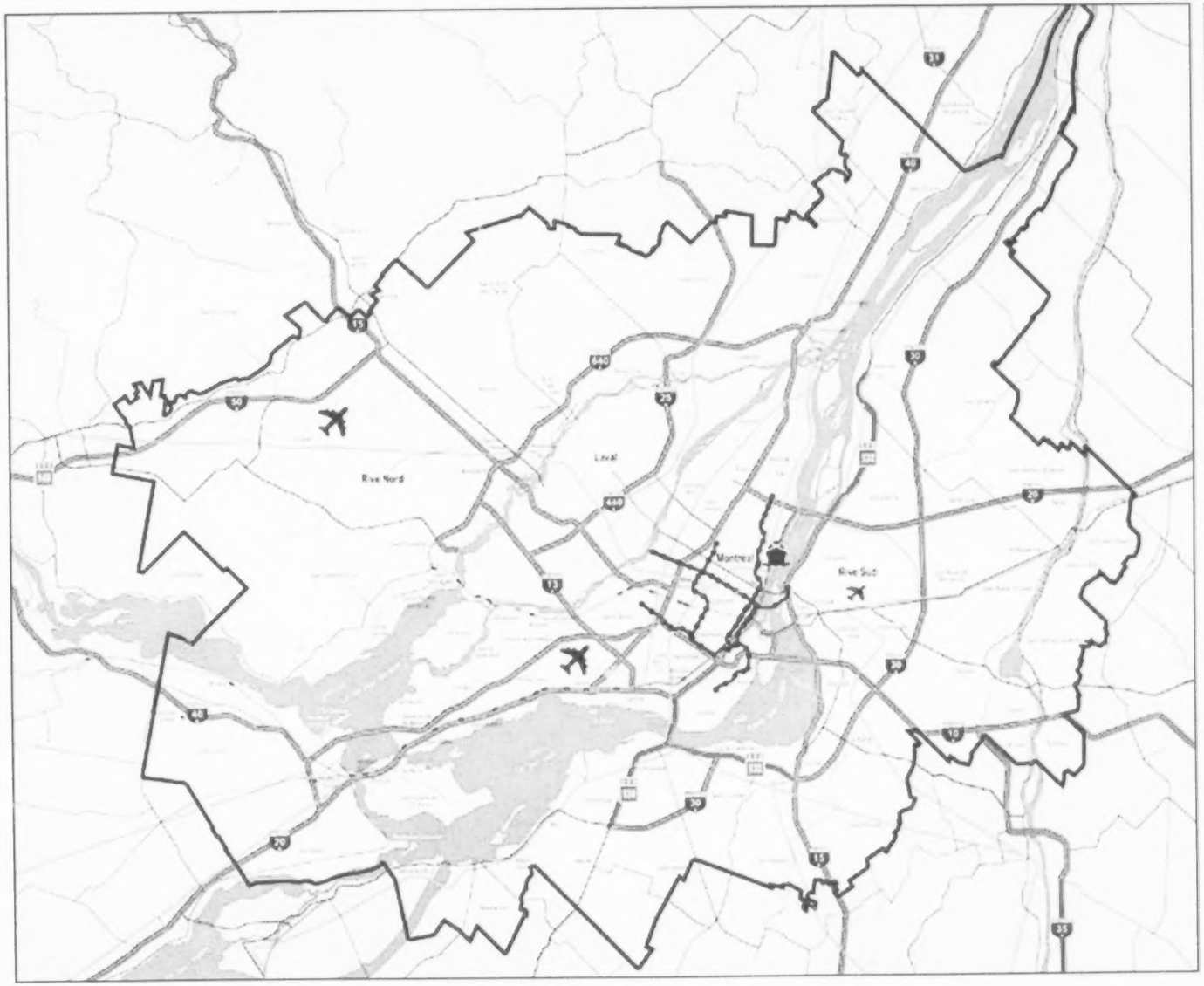
Carte 7
Localisation des marinas et des quais



Carte 8

Réseau métropolitain de transport en commun, RMRM

Carte 9
Réseau stratégique de transport, RMRM



Québec
Ministère des Affaires municipales et de la Métropole

Lien routier vers l'extérieur de la région métropolitaine

Lien routier interne de la région métropolitaine

Ligne ferroviaire

Port

Aéroport

Métro

Limite du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal

Région métropolitaine de recensement 1996

Québec
Ministère des Transports

Juin 2001

Carte 10

Surfaces boisées et terres humides en voie d'urbanisation, CMM

Québec

Ministère des
Affaires municipales
et de la Métropole

Affectation récréative et de conservation*

Territoire en voie d'urbanisation (CUM 1999)

Surface boisée (MRN 1999)

Terre humide
(RN Canada 1996 et CUM 1999)

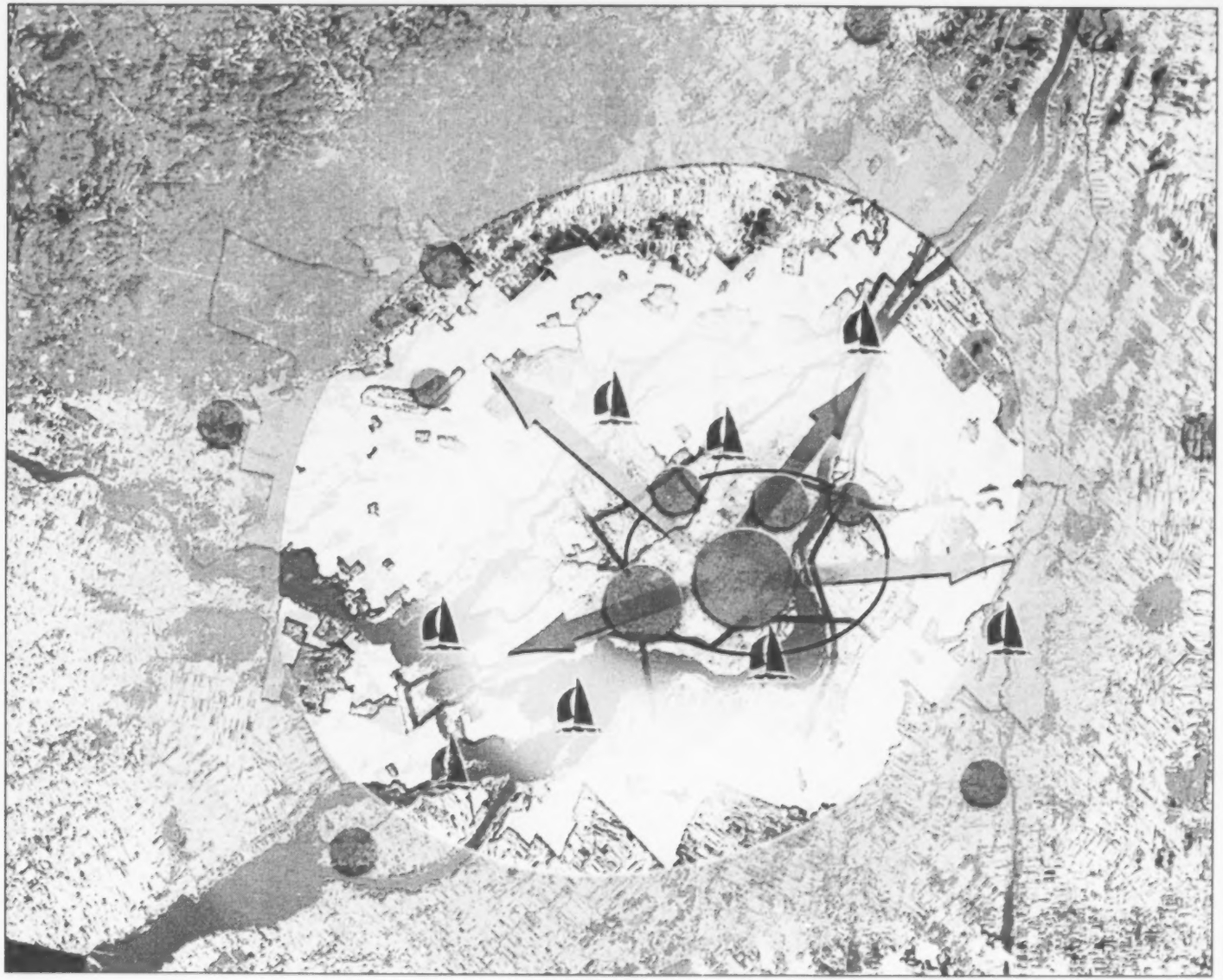
Territoire de la CMM

Limite municipale

* Parcs municipaux et régionaux

Source : CUM et collaboration du MENV

Carte 11
Concept d'organisation spatiale



Québec
Ministère des Affaires municipales et de la Métropole

- Centre de l'agglomération
- Pôle économique à caractère international
- Agglomération urbaine de recensement
- Couronne périurbaine
- Couronne champêtre
- Axe industriel E-O
- Axe de services N-S
- Zone agricole
- Grand bassin